Das schweizerisc... Eisenbahn-H... vom 1. Juli 1875 ...

Oskar Erismann

Das schweizerische

Eisenbahn-Haftpflicht-Gesetz

vom 1. Juli 1875

interpretiert durch das Bundesgericht

von 1876—1894.

Von

Oskar Erismann,

Vorstand des Rechtsbureau der Schweizerischen Centralbahn.

Basel

R. Reich vormals C. Detloffs Buchhandlung

1895.

Vorwort.

Im 26. Band der „Zeitschrift für Schweizerisches Recht“ (Jahrgang 1885) gab ich eine Zusammenstellung der bundesgerichtlichen Praxis in Beziehung auf das Gesetz betr. die Haftpflicht der Eisenbahnen und Dampfschiffe von 1875, — soweit diese Praxis aus den bis damals (d. h. bis zum Ende des I. Quartals 1884) publizierten Entscheiden ersichtlich war. Diese Zusammenstellung hat sich mir, in meiner beruflichen Stellung nützlich erwiesen; und inner- wie ausserhalb der Bahnverwaltungen stehende Kollegen, die sich mit dieser Spezialität des modernen schweizerischen Rechtes befassen müssen, haben, wie mir mitgeteilt worden ist, die gleiche Wahrnehmung gemacht. Seither sind fast elf Jahre vergangen, und in diesem Zeitraum ist die Ausbildung des Gesetzes durch die Spruchpraxis des Bundesgerichts eine so mannigfaltige und intensive geworden, dass es sich wohl der Mühe lohnen mag dieselben neuerdings im handlichen Auszug aus den immer drohender anschwellenden Volumina der publizierten Entscheidungen darzustellen. Noch länger zuzuwarten wäre kaum angezeigt. Es kann wohl gesagt werden, dass in Beziehung auf die meisten Punkte. bei welchen das Bundesgericht zur Interpretation des Gesetzes Veranlassung hatte, eine gewisse Stetigkeit in der Rechtssprechung eingetreten ist, auf deren Fortdauer der Praktiker wohl hoffen darf. In andern Punkten, und zwar nicht in nebensächlichen, — ich denke hier namentlich an die Frage über den Grad der von Bahnbediensteten zu prästierenden Diligenz — schwankt die Praxis freilich noch; aber ob sie hier, auch bei noch längerer Anwendung des Gesetzes je diejenige Ruhe und Sicherheit finden wird, welche für das Recht suchende Publikum so wert-

voll ist, das steht doch im Ungewissen. Es ist ja bekannt und wohl auch einigermassen begreiflich, dass der Richter selber für den „Präjudizien-Kultus“ nicht sonderlich eingenommen ist, — dass er sich durch die Geister, die er mit seinen Publikationen gerufen hat, in seiner Aktionsfreiheit hie und da etwas geniert fühlt. Allein Derjenige, der da trachtet, bei den vielen Kreuzwegen, an denen ihn auch das beste Gesetz im Ungewissen stehen lässt, sich möglichst ohne Schaden zurechtzufinden, ist eben doch froh, sich an die vom Richter von Zeit zu Zeit gestellten Wegweiser halten zu können; denn mit dem Hebel'schen

„Und wenn den ane Chrüzweg chunnst, —
„Stand still und frog dis Gwüsse z'erst, —“

kommt man in Rechten nicht überall durch. Und sein ebenso dringender als billiger Wunsch ist, es mögen jene Wegweiser so wenig als immer möglich, anders gewendet werden.

Basel im April 1895.

Der Verfasser.

Allgemeines.

1.

Für die Frage des Gerichtsstandes ist massgebend Art. 8, Abs. 2 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1892. „Hienach haben die „Gesellschaften in jedem durch ihre Unternehmung berührten „Kantone ein Domizil zu verzeigen, an welchem sie von den „betreffenden Kantonseinwohnern belangt werden können.“ Entgegenstehende Bestimmungen kantonaler Eisenbahnkonzessionen sind ungültig. (Reith g. J. S. B. XVIII, Nr. 78).

Die Vorschrift von Art. 8 cit. ist allgemein, und nicht etwa auf diejenigen Klagen zu beschränken, „welche aus Rechts„verhältnissen entspringen, die im betr. Kanton oder doch in der „Eidgenossenschaft begründet wurden.“ (Hugoniot g. J. B. L. XII, Nr. 7, Z. 3; — es handelt sich hier um einen auf der von der J. B. L. betriebenen, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn gehörenden Strecke Morteau-Schweizergrenze eingetretenen Unfall).

2.

Haftpflichtansprüche aus Eisenbahnunfällen sind ausschliesslich nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetze zu beurteilen. Die Anwendbarkeit des Obligationenrechts ist ausgeschlossen: „es kommt also insbesondere Art. 54 des „O. R. nicht zur Anwendung, sondern kann eine Entschädigung „für andere als vermögensrechtliche Nachteile nur dann ge„sprochen werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 7 des „Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gegeben sind.“ (Stähelin g. J.S.B. XIX. Nr. 37, Z. 3).

3.

Hülfskassen.

I. Wenn dieselben selbständige juristische Persönlichkeiten sind, und nicht etwa blos eine Kasse oder Verwaltungsabteilung der Bahn, so können sie nur an ihrem statutarischen Wohnsitz belangt werden, nicht in jedem kantonalen Domizil der Bahn. (Bättig g. N. O. B. XIII, Nr. 49).

II. In einem Fall wird beiläufig und ohne beanstandet zu werden, die statutarische Vorschrift einer Unterstützungs- und Pensionskasse erwähnt, nach welcher letztere für materielle Schadensfolgen von Betriebsunfällen nicht einsteht. (Lehmann g. G. B. XVIII. Nr. 46, Z. 4).

Art. 1.

Wenn beim Bau einer Eisenbahn durch irgend welche Verschuldung der konzessionierten Unternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet dieselbe für den dadurch entstandenen Schaden.

Seit Inkrafttreten des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist das Bundesgesetz betr. die Ausdehnung der Haftpflicht etc. vom 26. April 1887 erlassen worden, durch welches die im Fabrikhaftpflichtgesetz vom 28. Juni 1881 festgesetzte Haftpflicht auch für den Eisenbahnbau anwendbar erklärt wird (Art. 1, Z. 2, d.); — aber nur gegenüber dem Unternehmer, und zwar dem Bauunternehmer, nicht etwa dem Bauherrn oder der konzessionierten Unternehmung (s. Art. 2, Abs. 1 und 3 cit. l.; und den Fall Hildebrand gegen Endemann XVII, Nr. 84, Z. 2).

In Bezug auf die Haftpflicht der Bahn beim eigentlichen Bahnbau ist also durch die Haftpflichtnovelle nichts geändert worden; (vgl. auch den im Fall Alvera g. N. O. B. gefällten Entscheid des Zürcher Obergerichts, abgedruckt in der Revue der Gerichtspraxis im Gebiete des Bundescivilrechts Bd. XII [1894] S. 29).

Beim eigentlichen Bahnbau. Dagegen sind alle Unfälle, welche bei Arbeiten eingetreten sind, die unter dem Begriff von „mit dem Betrieb im Zusammenhang stehenden Hülfsarbeiten“ fallen, nicht nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz von 1875, sondern nach der Haftpflichtsnovelle von 1887 zu beurteilen (Art. 4 derselben). Dazu gehören namentlich die Unfälle bei Reparaturen am Oberbau (s. bundesrätliches Kreisschreiben vom 8. Dezember 1887, S. 2, Z. 2), welche früher Mangels des Nachweises eines besondern bahnseitigen Verschuldens schutzlos waren. (Vgl. den Fall Chaubert g. S. O., IV, Nr. 56).

Ist aber der Unfall beim eigentlichen Bau der Bahn, also vor dem Moment der Inbetriebsetzung der betr. Strecke eingetreten, so ist er nach Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu beurteilen, und zwar auch dann, wenn bei der Arbeit die dem Eisenbahnbetrieb im engern Sinn eigentümlichen Gefahren, als deren wesentlichste das Fortbewegen schwerer Körper auf eisernen Geleisen bezeichnet wird, vorhanden sind. (Vgl. den Fall Pinard g. Reveillac, VIII, Nr. 19).

Nicht auf dieses Risiko kommt es an, sondern auf das ganz äusserliche, zufällige Moment, ob die offizielle Betriebseröffnung stattgefunden hat oder nicht. Und so liegt das höchst eigentümliche Verhältnis vor, dass der Erdarbeiter, der anlässlich des Bahnbaues bei dem gefährlichen Rollwagenbetrieb verunglückt, schlechter dran ist, als der Linien- oder Schuppenarbeiter, bei deren Tagewerk von besondern, ihm eigentümlichen Gefahren nicht gesprochen werden kann! Allerdings ist der erstere nicht, wie der letztere, an ein Entschädigungmaximum gebunden, wenn einmal sein Entschädigungsanspruch grundsätzlich feststeht; aber zu diesem grundsätzlichen Zuspruch zu kommen ist für ihn, wegen der ihn treffenden Beweishaft, recht schwierig. Der Richter hat sich freilich bemüht, in einzelnen Fällen (s. unten S. 9 ff.) dem Gesetzgeber etwas unter die Arme zu greifen. Aber korrekter wäre es schon, der Gesetzgeber würde selber Remedur schaffen. Er brauchte nichts weiter zu thun, als den ganzen Art. 1, der in dem Vorbild unsers Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, dem deut-

schen Gesetz von 1871, auch fehlt, einfach zu streichen, und dann natürlich auch den dritten Absatz von Art. 2 der Haftpflichtnovelle. Dann wäre der Richter frei, den Begriff „Betrieb einer Eisenbahn“ im gegenwärtigen Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auch auf die beim Bahnbau gebrauchten Arbeitsbahnen anzuwenden, — ganz so wie es die Spruchpraxis in Deutschland gethan hat.

„Konzessionierte Unternehmung.“

Es ist vorgekommen, dass eine Bahngesellschaft ihre Konzession an eine andere Gesellschaft mit Genehmigung der Bundesbehörden der Ausübung nach, d. h. in der Weise übertragen hat, dass die Cessionärin den gesamten Bau und Betrieb Namens und auf Rechnung der Cedentin ausführt. Dies Rechtsgeschäft involviert eine Übertragung nicht nur der Rechte, sondern auch aller derjenigen Pflichten, welche mit der Ausübung der Konzession verbunden sind. Unter diesen Pflichten sind vor allem jene zu verstehen, welche das Gesetz selbst an das Innehaben einer Konzession knüpft, also auch die Verantwortlichkeit für Tötungen und Verletzungen (vgl. Art. 38 Z. 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872).

Hienach ist im Fall einer solchen Uebertragung für Haftpflichtansprüche die Cessionärin die richtige Beklagte.

(Erben Frei g. N. O. B., IV. Abs. 78, Z. 6 und 7).

„Verschuldung.“

1. Der Beweis der Verschuldung der Unternehmung liegt dem Kläger ob.

(Chaubert g. S. O. IV, Nr. 56, Z. 6).

2. Auch das geringste Verschulden genügt, um die Unternehmung haftbar zu machen.

(Rohrer g. J. B. L., V, Nr. 117, Z. 3; Pinard g. Reveillac, VIII, Nr. 19, Z. 4).

In der Anwendung dieses, der gemeinrechtlichen Theorie des Aquilischen Gesetzes durchaus entsprechenden Grundsatzes

ist das Bundesgericht so weit gegangen, dass es sogar in einem „Wagnis“ der Unternehmung eine culpa erblickt. Es betrifft dies den bereits erwähnten Prozess der Erben Frei g. N. O. B (IV, Nr. 78). Bei der nach Vollendung des Baues der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln vorgenommenen Probefahrt geriet bei der Thalfahrt der Bahnzug, nachdem die dem Spezialsystem Wetli eigentümliche Walze wegen ungenügender Funktion ausser Wirksamkeit gesetzt worden, so stark in Lauf, dass er nicht mehr aufgehalten werden konnte, sondern mit rasender Schnelle bergabwärts fuhr, in Wädensweil entgleiste und umgeworfen wurde, wobei der Heizer Frei den Tod fand. Die gebrauchte Lokomotive, welche nur für den normalen Betrieb bestimmt gewesen, sollte nur auf wenig geneigten Strecken mit Adhäsion wirken und für die starke Steigung der Wädensweil-Einsiedeln-Linie war die Mitwirkung der Walze vorgesehen. Gleichwohl hätten nach Ansicht einer vorliegenden Expertise die vorhandenen Bremsmittel, auch nach Aufziehung der Walze, für die Thalfahrt ausreichen sollen, „wenn auch nicht mit dem Grade von Sicherheit, den „man für den normalen Betrieb fordern muss. Bei Proben „ist man eben öfters gezwungen, näher an die „Grenze heranzugehen.“

In der Verwendung einer Maschine lediglich mit den für Strecken mit geringer Steigung üblichen und dort allerdings genügenden Bremsmittel bei einer Thalfahrt mit so starker Steigung, erblickt das Gericht ein „Wagnis, welches unter „allen Umständen die Beklagte nach Art. 1 des Eisenbahn„haftpflichtgesetzes für die Folgen desselben civilrechtlich ver„antwortlich macht.“

Gegen dieses Urteil scheinen mir doch Bedenken gerechtfertigt. Ein „Wagnis“ der Unternehmung liegt ohne Zweifel vor, aber dergleichen Wagnisse werden eben bei Probefahrten überhaupt nicht zu vermeiden sein; man ist gezwungen, „näher „an die Grenze heranzugehen,“ namentlich dann, wenn es sich um Prüfung eines neuen Systems handelt. Eben deshalb macht man ja die Probefahrt, um zu wissen, ob der Betrieb sicher sein wird. Wüsste man das schon zum Voraus, so könnte man das

Wagnis füglich unterlassen. Die Hauptfrage ist doch wohl die, ob die Unternehmung in guten Treuen annehmen durfte, dass die Thalfahrt unter den gegebenen technischen Bedingungen sich sicher vollziehen lasse. War sie zu dieser Annahme berechtigt — und dass sie es war, wird man nach den Ausführungen der Expertise zugeben dürfen — so kann von einer Verschuldung doch mit Grund kaum gesprochen werden.

In einem andern Fall (Pinard g. Reveillac, VIII, Nr. 19), in welchem ein Arbeiter bei der durch unermittelte Ursache herbeigeführten Entgleisung eines Rollwagens verunglückte, sieht das Bundesgericht eine culpa der Unternehmung allein in dem Umstand, dass sie den als Mineur angestellten Arbeiter zu dem gefährlichen, besondere Vorsicht und Übung erheischenden Rollwagendienste verwendete.

Gegen dieses Urteil möchte zweierlei zu erinnern sein. Einmal ist das Verlangen, dass die Unternehmungen zum Rollwagendienst unter keinen Umständen andere, als in dieser Spezialität erfahrene und geübte Arbeiter gebrauchen sollen, doch wohl zu weitgehend. Solche Arbeiter entspringen nicht, wie Minerva, vollendet und gewappnet dem Haupte Jupiters, sie müssen ihren Dienst zuerst lernen, und das können sie eben nirgends als am Rollwagen selbst. Dass dieser Dienst, namentlich für den Neuling nicht ohne Gefahr ist, steht fest. Aber diese Gefahr lässt sich nun einmal nicht umgehen, sie gehört zum ordnungsmässigen Geschäftbetrieb, und deshalb handelt auch die Unternehmung blos deswegen, weil sie ihre Leute dieser Gefahr aussetzt, so wenig culpos als eine im Betrieb stehende Bahnverwaltung, welche Leute zum Manövrierdienst heranziehen lässt. Es ist ja richtig, die exponierten Rollbahn-Bauarbeiter verdienen es so gut, gegen die sie bedrohenden Gefahren geschützt zu werden, als die exponierten Manövristen des Bahnbetriebs. Aber dieser Schutz sollte nicht gesucht werden durch, auf Fictionen beruhende Konstruktionen des Richters, sondern durch den klar ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers. — Ferner scheint mir das Urteil auch insofern anfechtbar zu sein, als es den Kausalzusammenhang zwischen der von ihm angenommenen culpa und dem Unfall als nach-

gewiesen annimmt, trotzdem dass in Beziehung auf die Ursache der Entgleisung gar nichts festgestellt werden konnte. Bei diesem vollständigen Fehlen allen thatsächlichen Materials ohne weiteres die mangelhafte Übung des Klägers als Ursache, die Entgleisung als Wirkung zu supponieren, ist ein Procedere, das fast jener Umkehr der gesetzlichen Beweislast gleichsieht, welche das Gesetz für den Bahnbau nicht einführen wollte.

Bei diesem Anlasse mag ein anderer Entscheid über die Frage des Kausalzusammenhangs angeführt werden, in welchem der Richter, diesmal auf Grund eines vollständig klargelegten thatsächlichen Bildes, obige Frage bejaht und damit zu einem etwas überraschenden, aber nach Lage der Akten doch wohlbegründeten Schlusse kommt. Ein Arbeiter verunglückte, weil er von einem durch Verschulden der Unternehmung zum „Durchgehen“ gebrachten Rollwagenzug in der Angst und Verwirrung abgesprungen war, trotz der Warnung des begleitenden Aufsehers. — Der Kausalzusammenhang, sagt der Entscheid, sei durch keine willkürliche und schuldhafte Handlung des Klägers unterbrochen worden. Unter gewöhnlichen Verhältnissen wäre dieses Abspringen von einem in rascher Bewegung befindlichen Zuge wohl eine höchst unvorsichtige Handlung. Allein, wenn unter den obwaltenden Verhältnissen (unter dem Eindruck unmittelbarer, plötzlicher Todesgefahr) „der Kläger, „dem mächtigen Triebe der Selbsterhaltung folgend, ohne „weitere Überlegung den sich zunächst aufdrängenden Weg, „sein Leben zu retten, gewählt hat, und vom Zuge abge„sprungen ist, so liegt hierin kein Verschulden; kaltblütige „Abwägung aller Chancen darf unter solchen Umständen ge„wiss nicht verlangt werden.“

(Birrer g. Seethalbahn, XII, Nr. 85, Z. 2).

Weitere Beispiele bahnseitigen Verschuldens beim Bau sind das Unterlassen von Sicherheitsvorkehren gegen Steinschläge;

(Christen g. France industrielle, XII, Nr. 84, Z. 3, b).

das Versäumen der durch Art. 16 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen Sorge für Sicherung des Verkehrs an der Kreuzungsstelle eines Rollwagengeleises mit der Landstrasse.

(Waldvogel g. N. O. B., XX, Nr.   Z. 3).

3. Konkurrirendes Mitverschulden des Ansprechers schliesst die Haftpflicht der Unternehmung nicht aus; es kann lediglich auf die Höhe der Entschädigung einen Einfluss ausüben.

(Rohrer g. J. B. L., V, Nr. 117, Z. 4. — Waldvogel g. N. O. B. XX, Nr. Z. 5). Vgl. Art. 2, zu „Schuld des Getöteten," Ziff. 5.

Art. 2.

Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiff-fahrt-Unternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch Versehen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen (Art. 3) ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, oder durch die Schuld des Getöteten oder Verletzten selbst verursacht worden ist.

„Das Bundesgesetz statuiert eine Haftpflicht der Eisen- „bahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tötungen und „Verletzungen von Personen, welche von den allgemeinen „Rechtsgrundsätzen insofern abweicht und strenger ist, als „einerseits die genannten Anstalten sowohl für ihre Ange- „stellten als für andere Personen, deren sie sich zum Betriebe „des Transportgeschäftes, bezw. bei Eisenbahnen auch zum „Bau der Bahn bedienen, haften, und anderseits bei Tötungen „und Verletzungen, welche beim Betrieb solcher Unternehm- „ungen entstanden sind, zur Begründung des Schadenersatz- „anspruchs nicht das Verschulden irgend einer Person gehört, „sondern die blosse Thatsache der Tötung oder Verletzung „genügt, und die genannten Anstalten nur insofern von der „Haft befreit werden, als sie beweisen, dass der Unfall durch „höhere Gewalt oder durch Versehen oder Vergehen der Rei- „senden oder dritter bei der Transportanstalt nicht ange- „stellter Personen ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, „oder durch die Schuld des Getöteten oder Verletzten selbst „verursacht worden sei (Art. 2), oder der Letztere auf dolose „Weise oder mit wissentlicher Übertretung polizeilicher Vor-

„schriften mit der Transportanstalt sich in Berührung ge„bracht habe (Art. 4).“ (Haftung ohne eigene Verschuldung, quasi ex delicte, oder ex lege).

(Erben Frei g. N. O. B., IV, Nr. 78, Z. 4).

Daraus folgt zunächst, dass alle Ersatzansprüche, die sich nicht auf dieses, dem Haftpflichtgesetz eigentümliche Fundament stellen, auch nicht nach diesem Gesetz zu beurteilen sind. Ausser dessen Bereich fallen demnach:

1. Forderungen, welche sich nicht gegen die Unternehmung, sondern gegen die schuldige Person richten.

(Erbschaft Frei g. N. O. B., cit. loco).

2. Ansprüche gegen die Unterstützungskassen.

(Gertiser g. N. O. B., IX, Nr. 38, Z. 2).

3. Ansprüche, die mit einem Versprechen oder einer Schuldanerkennung der Unternehmung begründet werden wollen.

(Hoffmann g. J. B. L., VIII, Nr. 51, Z. 5).

4. Forderungen, die sich zwar auf eine culpa der Unternehmung stützen, bei denen es sich aber nicht um einen beim Betrieb (oder Bau) eingetretenen Unfall handelt.

(Straub g. S. C. B., VIII, Nr. 18, Z. 4).

„Beim Betrieb.“

Wann ist ein Unfall beim Betrieb eingetreten?

„La disposition exceptionnelle de l'article 2 n'a trait et n'est „applicable qu'aux accidents occasionnés par l'action particu„lièrement dangereuse des forces et moyens spéciaux mis en „oeuvre, même en dehors du transport proprement dit, par „les entreprises dont il s'agit, et non à ceux survenus en „l'absence de tout corrélation avec ces causes de péril.“

(Chaubert g. S. O., IV, Nr. 56, Z. 3).

Oder etwas substanzierter ausgedrückt:

„Unter ‚Betrieb‘ einer Eisenbahnunternehmung im Sinne „des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist der Betrieb „der ‚Eisenbahn‘ im technischen Sinne des Wortes, d. h. der „Schienenanlage, zu verstehen und es gehören somit zum „Betriebe die Beförderung von Personen oder Sachen auf

„Schienengeleisen, sowie deren Vorbereitung und Abschluss. „Gleichgültig ist der Zweck der Beförderung, ob dieselbe im „ordentlichen Transportdienste der Bahngesellschaft oder zu „andern Zwecken geschieht, und es fallen somit unter den „Begriff des Eisenbahnbetriebes auch solche Beförderungen auf „der Bahn, welche zum Betrieb der Ausführung von (an sich „allerdings nicht zum Betrieb gehörigen) Bahnunterhaltungs- „oder Bahnbauarbeiten geschehen. Ebenso ist gleichgültig, „welche Kraft (ob Dampfkraft, menschliche oder tierische „Muskelkraft, oder die eigene Schwere der Transportmittel „oder Transportgegenstände u. s. w.) als Mittel der Beför- „derung benutzt wird, sofern es sich nur überhaupt um den „Betrieb einer als Eisenbahn im Sinne des Gesetzes zu qualifi- „zierenden Unternehmung handelt."

(Bramani g. G. B., X, Nr. 84, Z. 2. Vgl. Felber g. S. C. B., IX, Nr. 82, Z. 6).

Also gehören vorab nicht hieher diejenigen Fälle, „welche sich beim Betriebe von Nebengewerben ereignen, „die von einer Eisenbahngesellschaft neben dem eigentlichen „Eisenbahnbetriebe ausgeübt werden, und die mit letzterem „in keinem notwendigen Zusammenhang stehen."

(Straub g. S. C. B., a. a. O.)

(Der Unfall ereignete sich während des Einkellerns von Petroleumfässern in einem der Beklagten gehörenden Petroleumkeller, welcher eine Dependenz der durch die Centralbahn s. Z. von der Regierung des Kantons Basel-Stadt erworbenen Lagerhäuser bildet).

Ferner hat das Bundesgericht die bei den folgenden Manipulationen eingetretenen Verletzungen als nicht unter Art. 2 des Gesetzes fallend erklärt:

Reparieren einer Weiche.

(Chaubert g. S. O., a. a. O.).

Krümmen von Schienen.

(Hoffmann g. J. B. L., VIII, Nr. 51, Z. 3).

Putzen eines Wagens zu einer Zeit, da weder Züge noch Manöver ausgeführt werden.

(Bertero g. J. B. L., VIII, Nr. 108, Z. 3).

Reinigen einer zu diesem Zweck kalt gestellten und in das Maschinendepot abgeführten Lokomotive.

(Schmid g. J. B. L., X, Nr. 21, Z. 2).

Schwellenauswechselung während der Nacht.

(Gerber g. S. C. B., X, Nr. 23, Z. 1 und 2).

Alle diese Arbeiten gehören zweifellos zu den im Art. 4 der Haftpflichtsnovelle genannten „Hilfsarbeiten;“ die dabei vorkommenden Unfälle, auf welche früher Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes anwendbar erklärt wurde, sind nunmehr nach dem Fabrikhaftpflichtgesetz zu beurteilen (s. ad Art. 1, Einleitung, hievor). — Dagegen hat das Bundesgericht die nachfolgenden Unfälle als beim Betrieb vorgekommen und Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auf sie anwendbar erklärt:

Verletzung eines, mit dem Entlad eines stillstehenden Bahnwagens beschäftigten Arbeiters, die dadurch herbeigeführt wurde, dass an diesen Wagen ein Ballastzug anfuhr.

(Apothéloz g. S. O., XV, Nr. 42, Z. 2).

Quetschung eines andern, der zwischen zwei stillstehenden Wagen durchgieng, an die im gleichen Moment ein dritter abgestossener Wagen prallte.

(Hess g. Bad. E., XVII, Nr. 24, Z. 1 und 2).

Zum Betrieb gehört auch das Wenden einer unter Dampf stehenden Lokomotive auf der Drehscheibe. Dasselbe „qualifi-„ziert sich als ein Rangiermanöver, welches als notwendiger „Bestandteil die Rückreise einleitete.“

(Lehmann g. G. B., XVIII, Nr. 46, Z. 2).

Die Frage ob der Ein- und Auslad bei stillstehenden Wagen sich als Arbeit beim eigentlichen Betrieb qualifiziere, ist, abgesehen von dem vorerwähnten, einfachen Fall Apothéloz g. S. O., schon wiederholt Gegenstand der Kontroverse gewesen. In dem Fall Wepfer g. V. S. B., (XVI, Nr. 17, Z. 4) stellt das Bundesgericht den gewiss unanfechtbaren, aus dem Grundgedanken des Haftpflichtgesetzes mit logischer Notwendigkeit folgenden Satz auf: Blosse Vorbereitungshandlungen und Hilfsarbeiten zum Beförderungsdienst, wie der Auf- und Ablad von Frachtgütern, sind nur

dann als „beim Betrieb“ erfolgt zu betrachten, wenn sie unmittelbar mit der Beförderung auf Schienengeleisen zusammenhängen, wenn der Eisenbahnbetrieb im technischen Sinne des Wortes die Art und Weise der Vornahme dieser Vorbereitungshandlungen oder Hilfsarbeiten beeinflusst, und gerade durch diese Einwirkung des eigentlichen Eisenbahnbetriebes mit seinen besondern Anforderungen Unfälle verursacht werden. Und anderswo: „De simples travaux auxiliaires et prépara-„toires en vue de transport ne doivent être considérés comme „ayant eu lieu ‚dans l'exploitation‘ au sens de l'art. 2, à „moins qu'ils n'aient été en rapport immédiat avec le trans-„port lui-même sur les rails, et n'aient été exposés à l'influence „des forces particulièrement dangereuses dont le transport par „chemins de fer nécessite la mise en oeuvre; que ce rapport „immédiat doit spécialement être aussi admis, lorsque les dits „travaux auxiliaires et préparatoires, comme par exemple le „chargement et déchargement de wagons en repos, doivent „être exécutés à la hâte, et que cette hâte est la cause d'ac-„cidents.“

(Bérard g. J. S., XIX, Nr. 129, Z. 2).

Wie hat nun das Tribunal diese Sätze in praxi angewandt?

Im Fall Wepfer verunglückte der Kläger, als er Stückgüter in einen an der Rampe stehenden Wagen verlud, indem sein Karren beim Einfahren in den Wagen ins Rutschen geriet. Der Wagen sollte erst nach einigen Stunden abgehen. Gleichwohl nahm das Gericht an, es handle sich hier um einen „beim Betrieb“ eingetretenen Unfall.

Im Fall Bérard ereignete sich der Unfall, als aus dem Fourgon eines soeben in den Bahnhof eingefahrenen Zugs Bierfässer in den Wagen eines zur Abfahrt bereitstehenden andern Zuges umladen wurden. Das Urteil stellt fest, „que le transbordement d'un train à l'autre devait „s'effectuer rapidement.“ Hier nun verneinte das Gericht, dass der Unfall „beim Betrieb“ vorgekommen sei!

Nach diesen beiden Entscheidungen, von denen, nach den ihnen vorangestellten Motiven die eine so überraschend ist

wie die andere, kann von einer praktischen Lösung der Frage, wann eine Hilfsarbeit, speziell das Ladegeschäft unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, und wann sie unter das Fabrikhaftpflichtgesetz falle, — einstweilen noch kaum gesprochen werden. Und die Brücke, auf welcher der Richter den Weg vom Vordersatz zum Nachsatz gefunden hat, hilft uns auch nicht viel. Im Fall Wepfer wird gesagt, der zu beladende Wagen habe allerdings nicht sofort abfahren sollen, aber, es habe nur bei besonderer Eile „den übrigen Anforderungen des Betriebsdienstes“ genügt werden können, mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Angestellten und den momentan starken Verkehr. Nun kommt es aber doch gewiss nur darauf an, ob *die konkrete Arbeit*, bei der der Unfall vorkam, *unmittelbar* zusammenhängt *mit der Beförderung auf Schienengeleisen.* Von einem „unmittelbaren Zusammenhang“ (dessen Notwendigkeit ja gerade in den Motiven dieses Urteils Wepfer wiederholt betont wird) kann aber nicht mehr gesprochen werden, wenn die Beförderung auf dem Schienengeleise erst ein paar Stunden nach der Verladung stattfinden soll. Und an Stelle der „Beförderung auf dem Schienengeleise“ einfach „die übrigen Anforderungen des Betriebsdienstes“ zu setzen, ist doch offenbar weit über das vom Gesetzgeber gesteckte Ziel hinausgeschossen. Denn aus der ganzen Genesis des Gesetzes geht hervor, und in einer Reihe von, oben teilweise wörtlich zitierten Erwägungen des Bundesgerichtes wird betont, dass Art. 2 nur ein Schutz *gegen die, eben dieser Beförderung auf Schienengeleisen eigentümlichen Gefahren sein solle.*

Im Fall Bérard wurde die Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes abgelehnt, weil nicht bewiesen sei, dass der Unfall mit der besondern Eile im Kausalzusammenhang stehe, welche durch das unmittelbar bevorstehende Abrollen des Wagens, in den verladen wurde, geboten war. Wenn es nun aber einmal, wie hier, feststeht, dass der Umlad von einem Zug in den andern in grösster Eile (rapidement) stattfinden musste, so sollte ohne weiteres dieser Zusammenhang präsumiert werden dürfen. Muss der Verletzte erst noch *beweisen*, dass es die

psychische Einwirkung des drängenden Bewusstseins von der nahe bevorstehenden Abfahrt des Zugs war, die ihn zu einem Fehltritt veranlasste, so ist die wohlthätige Absicht, Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes unter gewissen thatsächlichen Verhältnissen auch auf die Hilfsarbeiten anzuwenden, vereitelt.

Hieher gehört auch folgender interessante Fall:

Nach Ankunft des Zuges wurde ein wilder Stier vom Eigentümer unvorsichtiger Weise aus dem stillestehenden Wagen gelassen. Das Tier raste durch den Bahnhof, einem Geleise entlang, auf dem wenige Minuten später ein Zug einfahren sollte. Um die drohende Gefahr abzuwenden trat ein Weichenwärter dem Tier entgegen und erlitt dabei eine schwere Verletzung. Das Urteil konstatiert zunächst das gleiche, was die vorerwänten Urteile in Sachen Wepfer und Bérard: dass ein, beim Entlad eines stillestehenden Wagens eingetretener Unfall nicht als beim Betrieb vorgekommen betrachtet werden könne, wenn er nicht im Kausalzusammenhang (dans un rapport de cause à effet) stehe mit der Bewegung von Lokomotiven oder Wagen, dem Transport von Reisenden oder Wagen und dem Manöver auf den Geleisen. Gleichwohl unterstellt es diesen Unfall dem Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, denn derselbe hat sich genau genommen n i c h t beim Auslad ereignet, sondern auf dem Geleise, kurz vor Einfahrt eines Zuges, bei einer Manipulation, welche eben wegen dieses letztern Umstandes eine besonders gefahrvolle war; es ist also ausser Zweifel, dass dieser Unfall im Kausalzusammenhang stand mit den besondern Gefahren des Eisenbahnbetriebs.

(Blanc g. S. O., XIV, Nr. 98).

Die in praxi nicht selten gestellte Frage, ob ein Unfall, entstanden in Folge des durch einen vorbeifahrenden Zug veranlassten Scheuwerdens von Tieren nach Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu beurteilen sei, hatte das Bundesgericht zu entscheiden noch nie Gelegenheit. — Das Thurgauische Obergericht hat diese Frage verneint, weil das Gesetz in seinem Art. 2 sich „nur auf solche Unfälle bezieht, welche „sich beim Betrieb der Bahn ereignen, und also ein gewisses

„körperliches Zusammentreffen zwischen der Bahn, resp. dem „Bahnkörper und dem den Unfall erleidenden Gegenstand „voraussetzt.“ (Revue, Bd. VII, 1889, S. 73).

„Getötet oder körperlich verletzt.“

„Als Unfall“ (Tötung oder Verletzung) „im Sinn der „Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze erscheint die „körperschädigende plötzliche und unfreiwillige Einwirkung „eines äussern Geschehnisses auf einen Menschen. Ausge- „schlossen vom Begriff des Unfalls sind demnach die Wir- „kungen pathologischer Vorgänge, welche ihre Ursache ledig- „lich im Innern des menschlichen Organismus haben, nicht „durch akute plötzliche Einwirkung hervorgerufen werden. „Dagegen ist für Vorhandensein eines Unfalls nicht gefordert, „dass die Körperbeschädigung durch rein mechanische Ein- „wirkung herbeigeführt werde, dass eine äusserliche Körper- „verletzung, Verwundung u. dgl. stattfinde. Als Unfall er- „scheinen vielmehr auch plötzliche, von Aussen kommende „Einwirkungen auf Muskeln, Nerven oder Blutbahnen, welche „ohne Verletzung der äussern Körperbeschaffenheit innere „Organe affizieren.“

(Deubelbeiss g. „Zürich,“ XIX, Nr. 63, Z. 4).

Als Unfall sind daher anzusehen: Hitzschlag (l. c.): — Austreten eines Leistenbruchs, „wenn es auf ein einzelnes, „zeitlich bestimmbares Ereignis zurückzuführen ist, wenn es „infolge äusserer gewaltsamer Einwirkung, bei einer unge- „wöhnlichen Austrengung u. s. w. plötzlich erfolgt,“

(Kofmehl g. G. B., XIX, Nr. 35, Z. 3); —
nicht aber, wenn der Bruch sich „infolge einer durch die „normale Berufstätigkeit des Klägers gegebene Kette von „grössern und kleinern, im einzelnen nicht mehr bestimm- „baren Anstrengungen allmälich entwickelt.“

(Lehmann g. G. B., XVIII, Nr. 46, Z. 2).

Ob ein grauer Staar (den Nachweis des Kausalzusammenhangs mit dem Betrieb überhaupt vorausgesetzt) ein Unfall im Sinn des Haftpflichtgesetzes sei, bezeichnet das Bundesgericht in einem Spezialfall (Häfliger g. S. C. B., XVII, Nr. 25, Z. 5),

als zweifelhaft. — Nach der oben gegebenen Umschreibung des Unfallbegriffs muss diese Frage für alle Fälle dieser Krankheit, die nicht traumatischer Natur sind, jedenfalls verneint werden,

„somit haftet die Transportanstalt.“

In dem der Nordostbahn eigentümlich gehörenden, von ihr und den Vereinigten Schweizerbahnen gemeinschaftlich benützten Bahnhof Winterthur wurde ein Zugführer der Nordostbahn, während er seinen Zug inspizierte, von einer Maschine der Vereinigten Schweizerbahnen überfahren. Ist die Gesellschaft der Nordostbahn oder diejenige der Vereinigten Schweizerbahnen die nach Art. 2 haftende Transportanstalt?

„Es kommt für die Haftpflicht weder auf das Eigentum „am Bahnhof, an den betreffenden Geleisen oder Transport-„mitteln, noch auf ein etwaiges Anstellungsverhältnis des „Verunglückten zu der einen oder andern Transportanstalt, „sondern einzig und allein darauf an, bei wessen Betrieb der „Unfall sich ereignete, resp. welche Unternehmung in Betreff „des den Unfall verursachenden Betriebsvorganges als Be-„triebsunternehmer erscheint. Betriebsunternehmer nun aber „ist, wie in Uebereinstimmung mit der deutschen Doctrin und „Praxis festgehalten werden muss, derjenige, auf dessen „Rechnung der Betrieb geführt wird; wer den Eisenbahn-„betrieb mit seinen eigentümlichen Gefahren für Dritte öko-„nomisch für sich ausnützt, der muss auch die gesetzliche, „eben dieser eigentümlichen Gefahren wegen eingeführte „Haftpflicht tragen. Demnach erscheint in concreto die Ge-„sellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen als verantwort-„licher Betriebsunternehmer und folgeweise als richtiger Be-„klagter. Denn der Unfall ereignete sich unzweifelhaft bei „einem im Rangierdienst der Vereinigten Schweizerbahnen „ausgeführten Manöver, woneben der Umstand, dass der Ver-„unglückte allerdings durch seine dienstliche Stellung bei der „Nordostbahn zur Anwesenheit an der Stelle des Unfalls ver-„anlasst war, offenbar unerheblich ist.“

(Kübler g. V. S. B., IX, Nr. 54, Z. 2; vgl. den Fall Wey g. S. T. B., XIX, Nr. 36, Z. 2).

„Höhere Gewalt."

Vorab ist vom Begriff der höhern Gewalt auszuscheiden der des Zufalls. Nur der Nachweis der erstern befreit die Bahn von der Haftpflicht; ist die Tötung oder Verletzung durch Zufall erfolgt, so tritt diese Befreiung nicht ein.

Die Unternehmung haftet „lorsque l'accident se carac-„térise comme un cas fortuit, c'est-à-dire comme le résultat „du hazard, ou de causes demeurées inexpliquées."

(Liardet g. S. O., VII, Nr. 41, Z. 1).

„Nicht jedes zufällige, dem Haftpflichtigen, bezw. dem „Frachtführer nicht zum Verschulden anzurechnende schädi-„gende Ereignis fällt unter den Begriff der höhern Gewalt; „sondern es hat vielmehr derjenige, welcher bis zur höhern „Gewalt (d. h. exclusive derselben) haftet, in gewissem Um-„fange auch für den Zufall einzustehen."

(Roth g. N. O. B., X, Nr. 85, Z. 6).

Auf eine positive umfassende Definition des Begriffs „höhere Gewalt" hat das Bundesgericht bis heute verzichtet.

Vgl. den vorcitierten Fall Roth, X. S. 528: ausserdem den Fall Meuli g. Graubünden, XVI, S. 412, wo überdies der Grundsatz aufgestellt wird, dass „höhere Gewalt im Sinn der „Haftpflichtgesetze dann nicht vorliegt, wenn es sich um Un-„fälle handelt, welche gerade durch den regelmässigen Betrieb „eines haftpflichtigen Gewerbes, durch die diesem seiner be-„sondern Natur nach immanenten normalen Gefahren her-„beigeführt werden, welche also die unmittelbare Wirkung „des gewöhnlichen Betriebs sind." Denn „solche Unfälle sind „ja zwar wohl die Folge unabwendbarer Ereignisse, allein „als Wirkungen ‚höherer Gewalt' im Sinne der Gesetze „können sie nicht betrachtet werden, weil sie nicht als äus-„sere Zufälle erscheinen, auf welche der Geschäftsherr nicht „gefasst sein kann, sondern als Vorkommnisse, die als mit den „gewöhnlichen Bedingungen des Betriebs zusammenhängend „das gewissermassen normale Ergebnis der eigenartigen Ge-„fährlichkeit dieses Betriebs sind, gegen welche gerade der

„Gesetzgeber Schutz hat gewähren wollen.“ Es handelt sich hier um das Gewerbe des Schneebruchs auf den Hochgebirgsstrassen, und die Lawinengefahr. Aber auch beim Bahnbetrieb können Arbeiten vorkommen, denen diese Gefahr „immanent“ ist.

Jedenfalls aber charakterisiert sich die höhere Gewalt im Gegensatz zum Zufall als ein bestimmtes bekanntes Ereignis. „Ihre Einrede setzt unter allen Umständen „voraus, dass die Ursache des Unfalls konstatiert und im wei„tern dargethan sei, dass deren Eintritt oder schädliche Fol„gen trotz aller Sorgfalt nicht haben vorgesehen und abge„wehrt oder vermieden werden können.“

(Frei g. N. O. B., IV, Nr. 78, Z. 10).

Die Einrede der höheren Gewalt wurde hienach zurückgewiesen in folgenden Fällen:

Bei der anlässlich der Probefahrt der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln eingetretenen Katastrophe.

(S. den öfters zitierten Fall Erbschaft Frei g. N. O. B.).

Bei zwei Unfällen, welche dadurch herbeigeführt wurden, dass Angestellte von dem im Laufe befindlichen Zuge aus ganz unerklärlicher Ursache herabfielen.

(Burckhardt g. J. B. L., IV, Nr. 125, und der vorerwähnte Fall Liardet g. S. O.).

Bei dem Ueberfahren eines Bahnwärters durch einen Zug, welcher infolge „Schleifens“ auf nebelfeuchten Schienen nicht rechtzeitig gebremst werden konnte. Hier handelte es sich „um eine durchaus im gewöhnlichen Lauf der Dinge liegende „und vorauszusehende Einwirkung äusserer Verhältnisse auf „den Eisenbahnbetrieb.“

(Leiser g. J. B. L., VII, Nr. 106, Z. 4).

Ferner in folgenden zwei Fällen, deswegen, weil zur Abwehr des schädigenden Ereignisses „nicht alle den Um„ständen angemessenen und vernünftigerweise ausführbaren „Vorsichtsmassregeln, welche bei äusserster Diligenz ange„wendet werden konnten, getroffen waren“:

Ein scheu gewordenes Pferd durchbrach die Barrière, gelangte dadurch auf den Bahnkörper und brachte seinen Herrn mit dem anfahrenden Zug in Kollision. Die Barrière

besass nicht die nötige Widerstandskraft, sie bestand aus altem, morsch gewordenen Holz.

(Roth g. N. O. B., s. oben).

Ein Teil einer, über der Bahnlinie hängenden Felspartie war unmittelbar vor dem Anfahren des Zugs auf die Geleise gestürzt. Der Zug konnte nicht mehr rechtzeitig halten und ein Heizer wurde getötet. Auch hier lehnte das Bundesgericht die Einrede der höhern Gewalt ab, weil es fand, die Gesellschaft wäre durch rechtzeitige Untersuchung der gefährlichen Stelle in der Lage gewesen, die zur Verhütung des Unglücks dienlichen Vorkehren zu treffen.

(Meyer g. S. O., XVI, Nr. 48, Z. 3).

„Versehen und Vergehen — dritter, bei der Transport- „anstalt nicht angestellter Personen.“

Ein Unternehmer, welcher die Bahnunterhaltungsarbeiten auf eigene Rechnung im Accord ausführt, gehört **nicht** zu diesen dritten Personen.

(Saglio g. S. O., VI, Nr. 77, Ziff. 3; — vgl. auch den Fall Felber g. S. C. B., IX, Nr. 82).

Ebenso kann eine Verwaltung, die sich des Personals einer andern Verwaltung für ihren eigenen Betrieb bedient (auf Gemeinschaftsbahnhöfen), nicht behaupten, dieses Personal gehöre zu den „dritten Personen.“

(Wey g. S. T. B., XIX, Nr. 36, Z. 3).

(S. Art. 3 bei dem Abschnitt „für andere Personen,“)

„ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt.“

Liegt ein solches Mitverschulden vor, so haftet die Bahn dem Verletzten gegenüber **ganz**, unter Vorbehalt ihres Regresses gegenüber dem schuldbaren Dritten. „Nur wenn trotz „Aufwendung aller, der Unternehmung und ihrem Personale „zuzumutenden Sorgfalt und Umsicht nicht verhindert werden „konnte, dass das schuldhafte Einwirken Dritter die Ver„letzung oder Tötung eines Menschen durch den Eisenbahn„betrieb herbeiführe, wird die Bahngesellschaft, gleichwie im „Fall höherer Gewalt befreit. Konnte dagegen der Unfall

„durch Anwendung passender Sicherheitsvorkehren und der-„gleichen seitens der Bahngesellschaft verhütet werden, so „bleibt die Bahngesellschaft verantwortlich. Es liegt dann „eben nicht ein, nach Lage der Sache unabwendbarer und „daher von der Unternehmung nicht zu vertretender, sondern „ein bei Aufwendung des der Eisenbahn mit Rücksicht auf „die Gefährlichkeit ihres Betriebes zuzumutenden Masses von „Sorgfalt abwendbarer Unfall vor."

(Rupp g. S. T. B., XIV, Nr. 70, Z. 2 und 3; — vgl. die Fälle Hiestand g. N. O. B., XIV, Nr. 13, Z. 5, und Blanc g. S. O., XIV, Nr. 98, Z. 6).

Im Fall Rupp fand das Tribunal einen Mangel an Diligenz der Bahn darin, dass sie es unterlassen hatte, die von ihr betriebene Strassenbahn wenigstens an solchen Stellen einzufriedigen, wo infolge der besondern örtlichen Beschaffenheit beim Mangel sichernder Vorkehren die Gefahr von Unglücksfällen nahe lag (in concreto bei der Einmündung eines Ortssträsschens mit ziemlich starkem Gefäll auf die, ebenfalls in erheblichem Gefäll liegende Landstrasse, auf der die Geleise sich befanden).

Im Fall Hiestand war der Unfall dadurch veranlasst worden, dass die Barrière eines Privatübergangs, deren Oeffnung und Schliessung gemäss Art. 3 des Bahnpolizeigesetzes Sache der Berechtigten ist, von diesem Berechtigten schuldhafterweise war offen gelassen worden. Dies Offenlassen hatte schon seit langer Zeit gewohnheitsmässig stattgefunden, und die Bahn hatte nichts gethan, um diesem gefährlichen und gesetzwidrigen Zustand ein Ende zu machen. Deswegen hat sie nach der Ansicht des Richters fahrlässig gehandelt.

Es mag hervorgehoben werden, dass bei einem dieser Anlässe (XIV, S. 457) das Bundesgericht ausdrücklich erklärt, sich bei der Prüfung der Schuldfrage nicht durch den Befund einer Verwaltungsbehörde binden zu lassen; d. h. es kann eine Bahn für die Unterlassung der Anbringung von Schutzvorkehren auch dann civilrechtlich verantwortlich erklärt werden, wenn die administrativen Aufsichtsbehörden diese Vorkehr nicht verlangt haben.

(S. auch XVII, S. 257. — Vgl. ferner Z. 1 des folgenden Abschnittes).

„Schuld des Getöteten oder Verletzten selbst.“

1. Der der Unternehmung obliegende Beweis des Selbstverschuldens kann „in der Regel nicht auf negative Weise „geführt werden, sondern es bedarf dazu der Anführung „und des Nachweises positiver Thatsachen, welche „ein Verschulden des Verunglückten enthalten.“

(Kamenzind g. Rigibahngesellschaft Vitznau-Staffelhöhe, V, Nr. 119, Z. 3).

Es ist also nicht zutreffend, wenn die nationalrätliche Kommission (S. 3 des Berichts, unten) den Unterschied des Art. 2 vom gemeinen Recht darin erblickt, „dass man die Beweislast „umgekehrt hat, so dass die Transportanstalt den Beweis „ihrer Nichtverschuldung zu leisten hat.“ Dieser negative Beweis genügt zur Ablehnung der Haftpflicht nicht; es muss in positiver Weise dargethan sein, dass der Unfall entweder durch höhere Gewalt, oder durch eine culpa Dritter, oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten entstanden ist.

(S. Erbschaft Frei g. N. O. B., IV. Nr. 78, Z. 4; — Burckhardt g. J. B. L., IV, Nr. 125, Z. 3; — Herger g. G. B., XVIII, Nr. 49, Z. 2 u. a m.).

Hienach ist es klar, dass in einem Fall, wo eine unpraktische Baueinrichtung Veranlassung zu einem Unfall gab, die Bahn mit der Einrede, fragliche Einrichtung sei durch die amtliche Kollaudation genehmigt worden, keinen Erfolg haben konnte.

(Pache g. Lausanne-Echallens, V, S. 112).

2. Sobald aber der Schuldbeweis geleistet ist, fällt der Haftpflichtanspruch dahin. Die blosse abstrakte Möglichkeit, dass neben eigenem Verschulden ein unglücklicher Zufall am Unfall mitgewirkt habe, ist für die Zuteilung der Verantwortlichkeitsfrage ohne Bedeutung.

(Walser g. S. C. B., XIX, Nr. 128, Z. 4).

3. Den reichsten Stoff zur Prüfung giebt die Frage des Selbstverschuldens von Bahnangestellten. Und da liegt vorab in Beziehung auf die weitere Frage: Was für ein Grad von Diligenz kann von diesen Angestellten verlangt werden? — eine Kasuistik vor, deren Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit es dem Praktiker nicht ganz leicht macht, sich zu orientieren. Das Bundesgericht hat wohl versucht bei einzelnen Anlässen leitende Gesichtspunkte aufzustellen.

„Die Frage des Selbstverschuldens" sagt es im Fall Ryser g. N. O. B., (VIII, Nr. 107, Z. 3) „ist eine wesentlich „konkrete, nach den Umständen des einzelnen Falls zu beur„teilende Frage (eine quaestio facti in diesem Sinne); je nach „den Umständen ist die Anspannung geistiger Kraft, „die Aufmerksamkeit und Umsicht, welche mit Recht „verlangt und erwartet werden darf, eine ganz ver„schiedene. So kann und muss z. B. von Demjenigen, welcher „in der Lage ist, mit ruhiger Ueberlegung zu handeln und „alle etwa drohenden Gefahren bei sich zu erwägen, ein weit „höheres Mass von Vorsicht verlangt werden als von Dem„jenigen, der gezwungen ist, sich rasch zu entschliessen und „ohne Zeitverlust zu handeln."

oder:

„Von einem Eisenbahnbediensteten ist diejenige Sorgfalt „zu verlangen, welche einem ordentlichen, sorgsamen Eisen„bahnbediensteten unter den gegebenen Verhältnissen zuge„mutet werden darf."

(Ramseier g. S. C. B., XIII, Nr. 77, Z. 1).

Diese Zumutung darf vorab nicht so weit gehen, dass die Eisenbahnbediensteten bei ihrer Diensterfüllung „stetsfort „mit gespannter Aufmerksamkeit auf ihre Sicherung gegen „Betriebsgefahren bedacht seien" (XVIII, S. 247). „Es liegt „in der menschlichen Natur, dass bei andauernder, zumal „gleichförmiger und gewohnter Beschäftigung ein Arbeiter „nicht stetsfort, ohne Unterbrechung, gespannte Aufmerksam„keit aufwenden kann; vielmehr tritt während andauernder, „gleichmässiger Thätigkeit bei Jedermann, auch bei sorg-

„samen Arbeitern, unvermeidlich ein zeitweiliges Nachlassen „der Aufmerksamkeit ein, welches aber eben seiner in psycho-„logischen Gesetzen begründeten Unvermeidlichkeit wegen nicht „zum Verschulden angerechnet werden kann“ (XVIII, S. 255).

Diese Erwägung, deren Richtigkeit niemand bestreiten wird, der den Eisenbahnbetrieb aus der Praxis kennt, hat für Denjenigen, der im konkreten Fall die Frage des Selbstverschuldens prüfen muss, einigen Wert. Er weiss nun, dass er mit der Diligenz-Anforderung gegenüber dem Bahnangestellten nicht zu weit gehen darf. Aber damit ist eine auch nur annähernd sichere Grenze dieser Anforderung noch lange nicht gegeben, von Fall zu Fall wird immer wieder zu prüfen sein: Hat der Verunglückte denjenigen Grad von Sorgfalt angewendet, den man billigerweise von einem Eisenbahnbediensteten verlangen kann? Und bei Beantwortung dieser Frage werden, eben weil die Möglichkeit einer objektiven Abgrenzung fehlt, subjektive Empfindungen immer eine gewisse Rolle spielen. Weil aber dergleichen Empfindungen nach Zeit und Individuen wechseln, können die bundesgerichtlichen Entscheidungen dem Praktiker in dieser Materie keine sichere Handhabe bieten.

Die meisten Unfälle von Bahnbediensteten kommen vor beim Ueberschreiten von oder beim Verweilen auf Schienengeleisen.

Die nachstehend angeführten Urteile, die alle mit dieser Kategorie von Unfällen sich befassen, werden am anschaulichsten das oben Gesagte belegen:

a) Ein Bahnwärter wurde von einem Manövrierzug überfahren, während er auf dem Geleise stand und nach der, dem Zug entgegengesetzten Seite schaute. Die Notsignale des anfahrenden Zugs und die Warnungsrufe naher Kollegen schien er nicht verstanden zu haben. Die Einrede des Selbstverschuldens wurde abgewiesen, weil der Verunglückte censiert war anzunehmen, dass um diese Zeit auf fraglichem Geleise kein Zug mehr fahre, weil die Möglichkeit dargethan war, dass er in der That die Warnungsgeräusche überhört haben konnte.

(Leiser g. J. B. L., VII, S. 809).

b) Durch einen auf dem Stationsgeleise einfahrenden Zug wurde ein Arbeiter getötet, der ohne dienstliche Notwendigkeit und ohne sich zu vergewissern, ob ein Zug komme, auf dies Geleise getreten war.

Man entschuldigte ihn damit, dass er, der nur am betr. Tag provisorisch auf dieser Station Dienst zu thun hatte, mit den dasigen Verhältnissen nicht recht vertraut gewesen sei.

Allerdings könne sogar einem Eisenbahnbediensteten wohl zugemutet werden, „dass er beim Be- „treten oder Ueberschreiten von Fahrgeleisen sich „danach umsehe, ob dieselben frei seien, und es sei „in einer diesbezüglichen Unterlassung regelmässig „eine schuldhafte Unvorsichtigkeit zu finden."

Allein man müsse annehmen, dass der Verunglückte infolge missverständlicher Auffassung eines erteilten Befehls gemeint habe, er müsse im kritischen Moment das bez. Geleise überschreiten.

Davon, dass ihn die Ausführung dieses Befehls gehindert hätte, sich umzusehen, bevor er das Geleise betrat, vermögen die weitern Ausführungen des Urteils nicht zu überzeugen.

(Jenni g. J. B. L., VII, S. 817).

c) Ein Vorarbeiter hatte in einem sehr frequentierten Bahnhof, der überdies zur betreffenden Zeit mit einer dichtgedrängten Menschenmenge besetzt war, eine Anzahl Züge abzufertigen, deren Ankunft und Abfahrt sich in kurzer Zeit zusammendrängte. Dadurch war er einerseits genötigt, in grosser Hast und Anspannung zu arbeiten, andrerseits am Uebersehen der Geleise und am Hören der Warnungszeichen gehindert. So kam es, dass er, als er bei einem Zug, der im Begriff war abzufahren, noch eine notwendige Funktion vollziehen und zu diesem Zweck in der Eile ein Geleise überschreiten wollte, einen auf letzterm anfahrenden Zug nicht beachtete und von demselben erfasst wurde.

Das Gericht wies auch hier die Schuld-Einrede zurück.

(Ryser g. N. O. B., VIII, S. 786).

d) Bei der Inspektion seines zur Abfahrt bereitstehenden Zugs schritt ein Zugführer dem zunächst liegenden Geleise

entlang und wurde durch eine auf demselben rangierende Maschine überfahren. Das Gericht fand, zum Betreten des Geleises sei der Verunglückte befugt gewesen; dass er sich vorher nicht umgesehen habe, könne ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden, weil er nach Lage der Dinge annehmen durfte, im betr. Moment werde das Geleise nicht befahren.

(Kübler g. V. S. B., IX, S. 278).

e) Ein auf dem Geleise gehender Bahnarbeiter hört einen Zug auf dem gleichen Geleise hinter sich herankommen. Er geht in das daneben liegende Geleise; aber in dies nämliche Geleise geht auch der verfolgende Zug über. Die von Maschine und Personal gegebenen Warnungszeichen hört der Mann nicht, er sieht sich auch nicht um, und so wird er vom Zug ereilt. Auch hier fand das Gericht keine Unvorsichtigkeit, weil der Verunglückte, der zum Begehen der Linie Erlaubnis hatte, erst seit zwei Tagen auf diesem Bahnhof war, und somit keine genaue Kenntnis der Fahrzeiten und -Richtungen haben konnte. Die Einwendungen der Bahn, dann wäre es um so mehr seine Pflicht gewesen, beim Begehen der Geleise ganz besondere Aufmerksamkeit zu verwenden; zudem hätte der Verunglückte ausser dem gefährlichen Weg auf den Schienen noch einen andern neben denselben gehabt — fanden keine Berücksichtigung.

(Rieben g. S. O., XII, S. 155).

f) Ohne dienstliche Nötigung hatte sich ein Arbeiter unmittelbar neben ein Geleise postiert, auf dem, wie er genau wusste, ein Zug einfahren werde; — und zwar noch so, dass er ihm den Rücken kehrte. Von diesem Zug wurde er angestossen und verletzt. Hier nahm das Gericht eignes Verschulden an; und die Verteidigung des Klägers, er habe die Signale des Zugs wegen Windes und sonstigen Lärms auf dem Bahnhof überhört, auch sei er durch einen zwischen den Geleisen liegenden Kieshaufen in seiner Bewegungsfreiheit gehemmt gewesen — wies es mit der Bemerkung zurück: gerade das hätte ihn veranlassen sollen, entweder vom Ge-

leise wegzubleiben, oder dann sich öfter nach dem kommenden Zug umzusehen.

(Ramseier g. S. C. B., XIII, S. 473).

g) Unter ganz ähnlichen Umständen verunglückte ein Zugführer, der ohne dienstliche Funktion unmittelbar neben einem Geleise stehen blieb, auf dem manövriert wurde, um dort einen Privatbrief zu lesen.

Abgesehen davon, dass der Verunglückte gegen eine positive Dienstvorschrift gehandelt, hatte er sich, so fand das Gericht, einer groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht. „Il eût été de la prudence la plus élémentaire pour toute per-„sonne se trouvant dans la même situation, de jeter un coup „d'oeil sur la voie, afin de s'assurer qu'elle était libre.“

(Truan g. S. O., XVI, S. 126).

h) Ein Zugführer überschritt einige Geleise, um sich von dem jenseits derselben stehenden Stationsbeamten den Stundenpass visieren zu lassen. Er musste wissen, dass um die gleiche Zeit auf einem dieser Geleise ein anderer Zug einfahren werde, und hatte um so eher Veranlassung, dies Geleise mit Vorsicht zu betreten, als ihm die freie Aussicht auf dasselbe durch zwei Wagen verdeckt war. Gleichwohl gieng er über die Schienen, ohne sich umzusehen, und wurde folglich von dem in diesem Moment fahrplanmässig einfahrenden Zug erfasst. — Das Bundesgericht fand in dieser Sorglosigkeit kein zurechenbares Verschulden. Man könne einen Eisenbahnbediensteten dafür nicht verantwortlich machen, wenn er „während der Erfüllung dienstlicher Verrichtungen auf dem „Schienengeleise eine ihm drohende Gefahr übersieht, „welche er bei Aufwendung ängstlicher Vorsicht entdecken „konnte.“

(Leu g. S. C. B., XVIII, S. 242).

„Aengstlicher Vorsicht!“ Das Wenden des Kopfes beim Ueberschreiten des Geleises ist also nach Ansicht des Bundesgerichts eine Leistung, die einem ordentlichen Eisenbahnangestellten zuzumuten, über das Mass der Billigkeit hinausgeht; — und das in einem Fall, wo von besonderer Hast oder Dringlichkeit nicht die Rede sein konnte, und wo der Angestellte

zum Umschauen noch ganz besondere Veranlassung hatte! Vergleicht man diese Erwägungen mit den aus den Präjudizien Jenni (S. 28) und Ramseier (S. 29) abgedruckten, so wird man wohl bestätigen müssen, dass es für den Praktiker keine leichte Sache ist, über die Frage, welche Anforderungen an die Diligenz der Eisenbahnbediensteten gestellt werden dürfen, aus der Präjudizialpraxis einigermassen sichere Schlüsse zu ziehen.

i) Ein Bahnwärter, dessen Dräsine während der Diensttour schadhaft geworden war, wurde, während er sich bemühte, sie auf dem Geleise auszubessern, vom Zug überrascht. Da er Zeit genug gehabt hätte, die Dräsine rechtzeitig aus den Schienen zu entfernen, oder doch zum mindesten sich selber zu retten, nahm das Bundesgericht eignes Verschulden an, mit konkurrierendem Mitverschulden der Verwaltung, wegen des schlechten Zustands der Dräsine.

(Stammbach g. S. C. B., XX, S. 421).

Die Uebertretung reglementarischer oder sonstiger dienstlicher Vorschriften kann einem Bahnangestellten nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn sie „unter den Augen und mit stillschweigender Billigung der „Aufsichtsbeamten im Interesse rascherer Erledigung des „Dienstes fortgesetzt“ stattfindet. Dann erscheint es „als be„greiflich und entschuldbar, wenn die untergeordneten Ange„stellten und Arbeiter annehmen, diese Verbote haben, auch „wenn sie von der zuständigen Stelle nicht zurückgekommen „sind, ihren Wert und ihre Geltung verloren.“

(Marthaler g. J. B. L., IX, Nr. 53, Z. 3).

Immerhin ist das mit der Beschränkung zu verstehen, dass diese Billigung seitens der eigentlichen unmittelbaren oder höheren Diestvorgesetzten, nicht eines beliebigen andern, wenn auch höher gestellten Beamten erfolgt. Wenn z. B. ein Bahnarbeiter einem bestehenden Verbot zuwider Rollwagen an einen Bahnzug koppelt, kann er sich mit der Erlaubnis des Stationsvorstandes oder des Zugmeisters nicht entschuldigen, denn diese sind nicht seine Vorgesetzten — sondern der Bahningenieur und der Bahnmeister.

(Herren g. J. B. L., V, Nr. 118, Z. 3).

Es kann nun auch vorkommen, dass eine allgemeine, gewohnheitsmässige Nichtbeobachtung der Vorschriften zwar nicht vorliegt, dass aber „speziell dem betreffenden „Arbeiter gegenüber die im Allgemeinen geahndete „Uebertretung beständig nachgesehen oder doch fortwährend „nicht gerügt und daher in ihm die Meinung erweckt wird, „es werde dieses Verhalten bei ihm ausnahmsweise geduldet.“

In einem solchen Fall hat des Bundesgericht zwar nicht die Einrede des eigenen Verschuldens zurückgewiesen, wohl aber ein Mitverschulden der Bahn angenommen.

(Bilger g. S. C. B., XIV, Nr. 46, Z. 4).

Einen andern Fall von Zusammenwirken eigener Schuld des Verunglückten, und Fahrlässigkeit der Bahn in Beziehung auf Kontrollierung ihrer Vorschriften s. XIV, Nr. 44, Z. 2.

(Stalder g. S. C. B.)

Natürlich darf es sich nicht um einzelne Fälle handeln, die Uebertretung muss eben eine gewohnheitsmässige sein.

(Vgl. XIX, S. 222 3, Z. 5 und 6).

In den folgenden, ausser den angeführten noch namhaft zu machenden Fällen hat das Bundesgericht eigenes Verschulden angenommen:

a) Ein Kondukteur will sich zum Packwagen hinauslehnen und fällt herunter, weil er sich nicht vorher vergewissert hat, ob am betr. Wagen ein Handgriff angebracht war. Bei Gelegenheit dieses Haftpflichtfalls, dem ersten, der dem Bundesgericht zur Entscheidung vorlag, fand es „auch „ein ‚geringes Verschulden‘ (des Angestellten) müsse genügen, „um die Eisenbahngesellschaft der Haftpflicht zu entbinden.“

(Ryser g. S. C. B., IV, S. 33, Z. 5).

Von dieser Auffassung ist das Bundesgericht indessen bald zurückgekommen.

b) Aufspringen eines Arbeiters auf einen laufenden Rollwagen, vorn, bei den Puffern.

(Bramani g. G. B., X, Nr. 84, Z. 3).

c) Idem eines Kondukteurs auf einen ausfahrenden, bereits in rascher Bewegung befindlichen Zug. Ueberdies hatte der Verunglückte sich, während der Zug hielt, einem Verbote

zuwider, ins Bahnhofbuffet begeben und war er deshalb zu spät zum Zug gekommen.

(Wangler g. S. C. B., XIX, Nr. 38, Z. 4 und 5).

d) Abspringen eines Arbeiters von einem (langsam fahrenden) Zug. (Mitverschulden der Bahn).

(Merz g. S. T. B., XIII, Nr. 10, Z. 5).

e) Unvorsichtiges Hinausbeugen während der Fahrt.

(Blanc g. S. O., X, Nr. 20, Z. 3 — Urech g. S. T. B., XIX, Nr. 85, Z. 3).

(In beiden Fällen Mitschuld der Bahn).

f) Betrunkenheit.

(Walser g. S. C. B., XIX, Nr. 128, Z. 3).

g) Durchgehen zwischen Puffern von Wagen, von denen man weiss, entweder, dass sie in Bewegung sind, oder dass auf dem betr. Geleise manövriert wird; — auch wenn dies Durchgehen nicht speziell verboten ist.

(Meier g. S. C. B., IX, Nr. 18, Z. 2; vgl. XIV, S. 264).

In folgenden Fällen wurde die Einrede eignen Verschuldens zurückgewiesen:

h) Durchgehen zwischen Puffern von Wagen, die stille standen, und bei denen der Verunglückte nicht wissen konnte, dass sie in Bewegung gesetzt würden.

(Käsermann g. S. C. B., XIV, Nr. 43, Z. 2; Hess g. Bad. Bahn, XVII, Nr. 24, Z. 3).

i) Nichtbeachtung zu enger Distanz zwischen Wagen und Rampe beim Wagenschieben.

(Röthlisberger g. J. B. L., VIII, Nr. 78, Z. 2).

k) Abspringen vom Wagen während des Rangierens, zum Zweck des s. g. „Nachlaufenlassens", — weil in concreto nachgewiesen war, dass der Verunglückte ohne dieses allerdings gefahrvolle Vorgehen mit dem Manöver rechtzeitig nicht fertig geworden wäre. (Marthaler g. J. B. L., IX, Nr. 53, Z. 3).

Liegen indessen Verhältnisse, welche die Vornahme solcher gefährlichen Manipulationen in dienstlichem Interesse nötig machen, nicht vor, so ist nach Ansicht des Bundesgerichts Selbstverschulden vorhanden.

(Künzli g. S. C. B., Nr. 37, Z. 3).

l) Kriechen unter eine Maschine zur Reinigung des Aschenkastens ohne vorherige Verständigung des Lokomotiv-Führers (Entschuldigung mit der Dringlichkeit der betr. Manipulation).

(Müller g. J. S., XX, Nr. 79, Z. 2).

m) Weigerung sich behufs radikaler Heilung eines Leistenbruchs einer „nicht ganz unbedenklichen" Operation zu unterziehen.

(Lehmann g. G. B., XVIII. S. 239).

n) Nicht rechtzeitiges Konsultieren des Arztes bei einer Verletzung, die sehr häufig vorkommt und zumeist ohne nachteilige Folgen bleibt (Eindringen eines kleinen Stäubchens ins Auge), welche mithin von Anfang an als eine ernsthafte aufzufassen der Kläger keine Veranlassung hatte.

(Truninger g. V. S. B., XVIII, Nr. 51, Z. 3).

Als Beispiel relativer Diligenzanforderung mag auch noch angeführt werden, dass den Lokomotiv-Führern vermöge ihres verantwortungsvollen Amtes eine grössere Diligenz zugemutet wird. Allerdings handelt es sich um einen Fall, wo nicht das Selbstverschulden eines Ansprechers, sondern der Grad der culpa, für welche die Bahn gemäss Art. 3 des Gesetzes einzustehen hat, in Frage kommt.

(Stricker g. V. S. B., VIII, Nr. 109, Z. 7 c. — s. zu Art. 7 „grobe Fahrlässigkeit", Z. 5, Fall g).

4. Bei Bemessung des eignen Verschuldens von Getöteten oder Verletzten, die n i c h t B a h n a n g e s t e l l t e sind, sollten konsequentermassen die besondern mildernden Umstände, welche man den Bahnbediensteten zu gute kommen lässt (S. 26 hievor) wegfallen, — für solche Dritte sollte der gewöhnliche Diligenz-Massstab gelten. Das ist indessen nicht immer die Ansicht des Bundesgerichts, wie der hienach angeführte Fall d zeigt.

In folgenden Fällen wurde Selbstverschulden angenommen:

a) Ein mit Reparaturarbeiten beschäftigter Maurer wollte eine zum Auftritt auf ein Gerüst dienende Bohle, die bei jedem Passieren eines Zugs rechtzeitig weggenommen werden sollte, einmal zu spät entfernen und verunglückte bei diesem Versuch.

(Saglio g. S. O., VI, S. 457).

b) Betrunkenheit.

(Juget g. Schmalspurbahn Genf-Veyrier, XVII, Nr. 40, Z. 4).

(In beiden Fällen konkurriert Mitschuld der Bahn).

In folgenden die Schuldeinrede abgelehnt:

c) Ueberschreiten eines die offene Strasse kreuzenden Bahnübergangs, ohne das Herannahen eines von der Maschine abgestossenen Zugs von Güterwagen zu beachten. Von einem Verschulden könnte nur gesprochen werden, „wenn etwa die „Klägerin den heranfahrenden Zug wirklich bemerkt oder die „Warnungsrufe und Signale rechtzeitig verstanden und es den-„noch leichtsinniger Weise versucht hätte, den Strassenübergang „noch vor dem Vorüberfahren des Zuges zu überschreiten.“

(Hauser g. V. S. B., VII, Nr. 108, Z. 2).

d) Passieren des, mit einem nicht abgeschlossenen Privatübergang sich kreuzenden Bahnübergangs, unter übrigens gleichen Verhältnissen wie bei c. Auch hier, findet das Bundesgericht, konnte dem Verunglückten die „besondere Vorsicht“, sich zuerst auf dem Geleise nach einem anfahrenden Zug umzuschauen, „nicht zugemutet werden,“ in diesem Fall eben deshalb, weil die Barrière nicht, wie es ordnungsgemäss hätte sein sollen, geschlossen war.

(Hiestand g. N. O. B., XIV, Nr. 13, Z. 6).

Auch hier die gleiche bescheidene Diligenz-Anforderung, wie im Fall Leu (S. 30), obschon Hiestand nicht einmal Bahnbediensteter war! Ist es wirklich zu viel verlangt, dass Jedermann, der ein viel befahrenes Geleise überschreitet, vorher einmal nach rechts und einmal nach links schauen soll?

e) Unmöglichkeit, ein beim Herannahen des Zuges scheu gewordenes Pferd zu bemeistern.

(Roth g. N. O. B., X, Nr. 85, Z. 5).

5. Konkurrierendes Mitverschulden des Klägers hebt die Verantwortlichkeit der Unternehmung nicht auf, wohl aber vermindert sie dieselbe.

(Saglio g. S. O., VI, Nr. 77, Z. 4; Blanc g. S. O., X, Nr. 20, Z. 4, u. a. m.)

Im letztern Fall wird ein Verschulden der Bahn darin gefunden, dass die Distanz einer Laterne vom Geleise nicht ganz die in der Verordnung über die technische Einheit im

Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 vorgeschriebene war. Zwar lag der Beweis nicht vor, dass ohne diesen Umstand der Unfall nicht passiert wäre. Allein „cette disposition des „lieux était de nature à augmenter notablement les chances d'un „choc et à aggraver en tout cas les conséquences d'une collision „une fois produite; elle constitue donc un élément de faute à la „charge de la compagnie."

In einem andern Fall hatte die Bahn einen Baum zu nahe beim Geleise stehen lassen.

(Urech g. S. T. B., XIX, Nr. 85, Z. 3).

Weitere Fälle von konkurrierendem Mitverschulden der Bahn s. XIII, S. 54 (Aufforderung zum Aufspringen durch einen andern Angestellten, der übrigens nicht Vorgesetzter des Verunglückten war; vgl. hiezu die Entscheidung i. S. Herren g. J. B. L., S. hievor) und XVII, S. 257. (Eine vom öffentlichen Weg nicht abgeschrankte Schmalspurbahn hatte an der Grenze einen Erdhaufen und einen Markstein stehen lassen, über welche der Verunglückte in der Dunkelheit gestolpert war).

Kein Verschulden der Bahn ist es, dass das Maschinenpersonal nicht fortwährend auf die Linie schauen kann (XIX, S. 791, Z. 2).

(Vgl. Art. 1, bei „Verschuldung", Z. 3).

Art. 3.

Die Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Unternehmungen haften sowohl für ihre Angestellten, als für andere Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes, beziehungsweise zum Bau der Bahn bedienen. Es bleibt ihnen jedoch in Fällen von Verschuldung diesen Personen gegenüber das Rückgriffsrecht vorbehalten.

„Haften".

Diese Haftung bezieht sich nicht nur auf die culpa überhaupt, sondern auch auf deren Grad; d. h. die verschärfte Verantwortlichkeit des Art. 7 tritt nicht nur dann ein, wenn ein grobes Verschulden der mit der Leitung des Betriebs beauf-

tragten Organe der Unternehmung vorliegt, sondern auch schon in dem Falle, wenn die grobe Fahrlässigkeit irgend eines Angestellten erwiesen ist.

(Stricker g. V. S. B., VIII, Nr. 109, Z. 3; Stähelin g. J. S., XIX, S. 200, Z. 8).

„für andere Personen."

Zu diesen andern Personen gehören auch Angestellte anderer Verwaltungen, sobald die beklagte Bahn sich ihrer zum Betrieb ihres eignen Transportgeschäftes bedient.

(Wey g. S. T. B., XIX, Nr. 36, Z. 3).

Ferner Unternehmer, welche die Ausführung der Bahnunterhaltungsarbeiten auf ihre eigene Rechnung im Akkordverhältnisse besorgen.

(Saglio g. S. O., VI, Nr. 77, Z. 3; siehe auch die Fälle Felber g. S. C. B., IX, Nr. 82; Stähelin g. J. S., c. l., und Waldvogel g. N. O. B., XX, Nr. , Z. 2).

Vgl. Art. 2, bei dem Abschnitt „Versehen oder Vergehen Dritter."

Art. 3 ist im Wesentlichen dem Art. 400 des deutschen Handelsgesetzbuches nachgebildet. („Der Frachtführer haftet „für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei „Ausführung des von ihm übernommenen Transportes be„dient.")

Nach den Kommentatoren des D. H. G. B. (vergleiche Eger, das deutsche Frachtrecht, Bd. I, S. 385) sind unter diesen „andern Personen" solche zu verstehen, die nicht in einem dauernden Dienstverhältnis zum Frachtführer sich befinden. Entscheidend ist, dass sie nicht in eigenem Namen handeln, dass sie unselbständig und vom Frachtführer abhängig sind. Nach dieser Auffassung könnte ein Bahnunterhaltungs-Uebernehmer kaum mehr zu diesen andern Personen gerechnet werden. Allein den Intentionen des schweizer. Gesetzgebers entspricht der erwähnte Entscheid offenbar. Diese Intention gieng ausgesprochenermassen dahin, dass das Vorschieben von Accordanten durch die Unternehmung unzulässig sei, dass der Geschädigte sich unter

allen Umständen direkte an die letztere müsse halten können (s. bundesrätliche Botschaft zu Art. 1, Absatz 4 und 5). Dieser Grundsatz wird mit besonderer Schärfe allerdings zunächst für den Bau betont, allein der Art. 3 stellt Bau und Betrieb auf eine Linie. Aber auch abgesehen hievon wird umsomehr Veranlassung sein, jenes Prinzip auf den Betrieb anzuwenden, als bei demselben das Moment der besonderen Gefährlichkeit, das ja nach den Berichten zum Gesetz ein hervorragendes Motiv der scharfen Haftpflichtbestimmungen ist (bundesrätl. Botschaft, S. 2, unten. Bericht der ständerätl. Kommission, S. 2, und id. der nationalrätlichen, S. 4), in weit höherem Masse vorhanden ist als beim Bau.

Art. 4.

Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getötete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, so kann kein Schadenersatz im Sinne der Art. 1 und 2 dieses Gesetzes gefordert werden, selbst wenn der Unfall auch ohne sein Verschulden eintreten sollte.

„Wissentliche Uebertretung."

1. Es genügt nicht, dass man sich mit dem Eisenbahnbetrieb in unbefugter Weise in Berührung gebracht hat, Art. 4 setzt bewusste, absichtliche Rechtswidrigkeit voraus.

(Künzli g. S. C. B., IX, S. 185; Roth g. N. O. B., X, S. 526; Merz g. S. T. B., XIII, S. 53; Juget g. Genf-Veyrer, XVII, S. 255/6).

Im Uebrigen bezieht sich Art. 4 „nicht auf Fälle, wo die „Körperverletzung oder Tötung selbst durch eine schuldhafte „Handlung des Beschädigten herbeigeführt wurde. Besteht „vielmehr zwischen einem schuldhaften Thun des Beschädig- „ten und dem Unfall ein unmittelbarer Kausalzusammenhang, „so wird die Transportanstalt ‚(gemäss Art. 2)' auch dann

„befreit, wenn dem Beschädigten nicht absichtliche Rechts-„widrigkeit, sondern nur Fahrlässigkeit zur Last fällt.“

(Merz g. S. T. B., l. c.).

2. Die Haftpflicht ist bei Anwendung von Art. 4 auch dann ausgeschlossen, „wenn der Unfall selbst ohne Verschul-„den des Verunglückten, ja unmittelbar durch ein Verschulden „von Bahnangestellten verursacht sein sollte.“

(Müller g. N. O. B, XIV, Nr. 96, Z. 2).

Art. 5.

Im Falle der Tötung ist Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachteiles zu leisten, welchen der Getötete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

War der Getötete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

Im Falle einer Körperverletzung ist Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachteiles zu leisten, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Die Praxis des Bundesgerichtes in Beziehung auf die Höhe der Entschädigungen ist in der „Ziffermässigen Zusammenstellung“ am Schlusse mitgeteilt.

Im Uebrigen giebt vorstehender Artikel zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Zu Alinea 2.

1. Die Frage, **wer** zu Ansprüchen auf Unterhalt berechtigt sei, und **wie lange** diese Berechtigung dauere, ist nach kantonalem Recht zu entscheiden. (Vgl. den Fall Rastorfer g. S. C. B., XVI, Nr. 49, Z. 3). Speziell in Beziehung

auf die Dauer der Alimentationspflicht gegenüber den Kindern bemerkt das Bundesgericht.: „La durée de l'obligation de „l'entretien du père se règle d'après le droit cantonal; si le „droit cantonal se borne à poser le principe que le père est „obligé d'élever ses enfants et de supporter les frais de leur „éducation etc. sans indiquer une limite d'âge, celle-ci doit „être fixée dans chaque cas spécial d'après les circonstances, „l'état social de la famille, les habitudes, les institutions du „pays etc. Du fait que le tribunal fédéral a admis dans de „certains cas, que dans ces cas l'obligation du père aurait „probablement cessé de déployer ses effets avec l'âge de „16 ans" (s. z. B. XIV, S. 609, Fall Cruchon g. S. O.) „il ne „s'ensuit nullement que ce soit là une règle de droit, uniforme „et applicable indistinctement à tous les litiges."

(Meyer g. S. O., XVI, S. 340. Vgl. Lüscher g. S. C. B., XVIII, S. 251/2; Bärtschi g. J. S., XX, S. 93/4).

Jedenfalls ist anzunehmen, dass Personen im Alter von 18 Jahren im allgemeinen in der Lage sein werden, ihren Unterhalt zu verdienen.

(Fall Bärtschi cit. l.)

Es sind also auch nachgeborne Kinder entschädigungsberechtigt, insoweit sie nach den kantonalen Gesetzen als Ungeborne den Personen gleichgestellt sind.

(Burckhardt g. J. B. L., IV, Nr. 125, Z. 5).

Dagegen sind majorenne Kinder nicht berechtigt, Ersatz zu verlangen.

(Pache g. Lausanne-Echallens, V, S. 114).

2. Der Ersatzanspruch auf Grund von Art. 5, Abs. 2 ist nicht davon abhängig, dass der Getötete zur Zeit seines Todes dem Kläger den Unterhalt thatsächlich gewährt habe, sondern es kommt darauf an, ob er hiezu rechtlich verpflichtet war.

(Rastorfer g. S. C. B., XVI, Nr. 49, Z. 3; Müller g. J. S., XX, S. 419 unten).

3. „Nur derjenige, welchem der durch einen Unfall Ge- „tötete zur Zeit seines Todes den Unterhalt zu gewähren „schuldig war, ist für den ihm durch Entziehung des Unter-

„halts erwachsenen Schaden Ersatz zu fordern berechtigt, „während daneben ein selbständiger Schadenersatzanspruch „desjenigen, auf welchen die Alimentationspflicht nach dem „Tode des Verunglückten gesetzlich übergehen würde, überall „nicht besteht." Die Witwe kann also nur Entschädigung wegen der ihr entzogenen Alimentation verlangen, nicht wegen Uebergang der Pflicht, die Kinder zu alimentieren, auf sie. Die Kinder müssen selbständig, resp. die Mutter in ihrem Namen klagen.

(Leiser g. J. B. L., VII, Nr. 106, Z. 5a).

4. „Die Alimentationspflicht des Ehemannes gegenüber „der Frau während der Dauer der Ehe ist eine unbedingte „und keineswegs davon abhängig, dass die Frau unter- „stützungsbedürftig, d. h. nicht im Stande sei, für ihren „Unterhalt selbst zu sorgen; der Ehefrau erwächst daher „ein Schaden durch Entziehung des Unterhalts, welcher ge- „mäss § 5 des Bundesgesetzes vom Betriebsübernehmer zu „ersetzen ist, keineswegs bloss dann, wenn sie nicht aus „eigenen Mitteln oder durch eigene Thätigkeit für ihren „Unterhalt sorgen kann, sondern das Vorhandensein und die „Höhe des ersatzberechtigten Schadens der Ehefrau hängt „vielmehr einzig davon ab, ob und inwieweit der Ehemann „zur Unterhaltung der Frau rechtlich verpflichtet und faktisch „im Stande war. Der klägerischen Witwe kann also „keinenfalls entgegengehalten werden, dass sie zu „eigenem Erwerbe ihres Unterhalts im Stande ist." Wohl aber kann auf diesen gegenwärtigen Erwerb in dem Fall Rücksicht genommen werden, wenn derselbe erst durch den Tod des Mannes möglich gemacht worden ist.

(Röthlisberger g. J. B. L., VIII, Nr. 78, Z. 3b.)

5. Bei Berechnung der Entschädigung ist jeweilen das Alter des älteren Eheteils zu Grunde zu legen.

(Lüscher g. S. C. B., XVIII, S. 252; Müller g. J. S., XX, S. 419).

6. Nicht in Betracht können diejenigen Leistungen kommen, welche der Hinterlassene vom Getöteten aus einem andern Rechtsgrunde als dem gesetzlichen Alimentationsanspruch

zu fordern berechtigt war, z. B. kraft seiner väterlichen Gewalt.

(Rastorfer g. S. C. B., XVI, Nr. 49, Z. 2).

7. Besteht eine Alimentationsberechtigung im Prinzip, in thesi, so steht dem Berechtigten auch dann ein Haftpflichtanspruch zu, wenn die Berechtigung zu Zeit des Todes des Alimentationspflichtigen noch nicht wirksam geworden ist, die Voraussetzungen ihrer thatsächlichen Geltendmachung noch nicht vorgelegen haben (z. B. wenn die Dürftigkeit des Ascendenten, welche ihn berechtigen würde vom Descendenten Unterstützung zu fordern im Moment, da der Letztere verunglückt, noch nicht eingetreten ist).

(Weibel g. Graubünden, XVI, S. 414).

8. Es kann nur für denjenigen Betrag Ersatz verlangt werden, welchen der Getötete nach Abzug des für sich selbst Verwendeten, den von ihm Alimentierten zu ihrem Unterhalt gewähren konnte.

Die Praxis des Bundesgerichts nimmt, wenn die Frage nicht durch allfällige thatsächliche Feststellungen der Vorinstanzen präjudiziert ist (wie z. B. im Fall Meyer g. S. O., XVI, Nr. 48, Z. 5) an, dieser Betrag sei bei einem kleineren Einkommen die Hälfte bis höchstens, bei besonders zahlreicher Familie, zwei Dritteile des letztern.

(Burneus g. S. O., XIII, S. 49, Fr. 750 von Fr. 1400. —.
Hiestand g. N. O. B., XIV, S. 80, Fr. 400. — von 900. —.
Käsermann, XIV, S. 266, Fr. 420. — von 840. — u. a.

Dagegen Lüscher g. S. C. B., XVIII, S. 251, Fr. 1200. — von 2100. —.

Müller g. J. S., XX, S. 420, Fr. 2. — von einem Taglohn von Fr. 3. 25.

Waldvogel g. N. O. B., XX, S. , Fr. 840. — von Fr. 1260. —).

9. „Bei Bemessung von Haftpflichtentschädigungen ist „von der Erwerbslage des Verunglückten zur Zeit des Unfalls „auszugehen. Nur wenn eine Aenderung derselben in sicherer „Aussicht stand, nach dem ordentlichen Lauf der Dinge er-

„fahrungsgemäss bestimmt zu erwarten war, ist hievon abzu-„gehen.“

(Fricker g. S. C. B., XVIII, Nr. 125, Z. 2; vgl. Röthlisberger g. J. B. L., VIII, Nr. 78, Z. 3a.; Burneus g. S. O., XIII, Nr. 9, Z. 3).

10. Ueber Berechnung der Nebenbezüge s. S. 44.

Zu Alinea 3.

Die in diesem Absatz besprochene Forderung ist nicht eine Alimentenforderung, sondern ein Schadensersatzanspruch. Es ist also darauf, ob die zuzusprechende Rente den zu angemessenem Unterhalt des Klägers erforderlichen Betrag übersteigt oder nicht, keine Rücksicht zu nehmen.

(Weber g. N. O. B., VI, Nr. 50, Z. 6).

Ebenso sind die Familienverhältnisse des Verletzten, der Umstand, ob er an dritte Personen Alimente zu gewähren hat oder nicht, ganz irrelevant.

(Rihs gegen Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, VII, Nr. 40, Z. 4a. — Husy g. J. B. L., VII, Nr. 65, Z. 4).

Als allgemeiner Massstab für die quantitative Festsetzung des Schadenersatzes gilt das Prinzip: Durch die Entschädigung soll die Differenz zwischen der ökonomischen Lage des Verletzten vor und nach der Verletzung ausgeglichen werden.

(Weber g. N. O. B. cit. loco).

„Heilungskosten.“

„Als Heilungskosten sind nicht nur diejenigen Kurkosten zu „vergüten, welche der Verletzte zum Zwecke seiner Wieder-„herstellung in angemessener Weise verausgabt, sondern auch „solche Krankheitskosten, welche er, im Falle unheilbarer „Erkrankung, um einer Verschlimmerung seines Zustandes „vorzubeugen, zu verausgaben genötigt ist.“ Ein zu diesem Zweck zugesprochener Zuschlag zu der als Ersatz des eingebüssten Einkommens festgestellten Rente ist also nicht als

Teil dieser letzteren aufzufassen, sondern fällt unter den Begriff „Heilungskosten."

(Weber g. N. O. B. cit. loco).

Es ist indessen auch statthaft, in Betreff zukünftiger, im Moment der Urteilssprechung noch nicht liquidierter Heilungskosten im Urteil einfach einen Vorbehalt aufzunehmen.

(Stähelin g. J. S., XIX, S. 218, Z. 13).

„Die Verpflegungs- und Heilungskosten — bilden lediglich ein Aequivalent für die dem Kläger infolge seiner Verletzung erwachsenen besonderen Auslagen für Heilung und Verpflegung, und können daher bei Festsetzung der Entschädigung für die durch Verlust bezw. Schmälerung der Erwerbsfähigkeit dem Kläger erwachsenen Vermögensnachteile keineswegs in Betracht fallen."

(Steiner g. N. O. B., VI, Nr. 105, Z. 4).

Zu den Heilungskosten gehören auch die Auslagen für Anschaffung, Unterhalt und Erneuerung künstlicher Glieder.

(Mutti g. J. S., XVIII, S. 262; Aliversi g. G. B., XVIII, S. 810).

„Vermögensnachteil."

Nicht als solcher kann betrachtet werden der Wegfall desjenigen Teils der Einnahmen, der für den Unterhalt auswärts verausgabt werden muss.

(Husy g. J. B. L., VII, Nr. 65, Z. 6. — Kübler g. V. S. B., IX, Nr. 54, Z. 4. — Pouille g. S. O., XIII, Nr. 78, Z. 3).

Ob die sogenannten Stunden- oder Kilometergelder, welche dem Zugs- und Fahrpersonal als Reisevergütung ausbezahlt werden, ganz oder nur teilweise in Wegfall zu kommen haben, hängt davon ab, ob sie so hoch bemessen sind, dass sie Ersparnisse ermöglichen, somit als Gehaltszuschüsse erscheinen, die im Verhältnisse der Inanspruchnahme durch dienstliche Fahrten gewährt werden.

(Herger g. G. B., XVIII, Nr. 49, Z. 3).

In den vorcitierten drei Präjudizien (Husy, Kübler und Pouille) war das nicht der Fall, — in der Regel wird die Sache sich wohl so verhalten, dass ein Teil der Nebenbezüge als

wirkliches Einkommen des Angestellten zu betrachten ist. Einen Massstab zur Berechnung der Höhe dieses Teils werden die Hilfskassenstatuten geben, in denen gesagt ist, was für ein Anteil der Nebenbezüge als Bestandteil des Gehalts in Betracht kommen soll.

„Erwerbsunfähigkeit.“

1. „In Bezug auf das Mass der Erwerbsunfähigkeit müssen regelmässig die Verhältnisse im Augenblicke der Verletzung massgebend sein.“ Es muss dem Kläger daher mindestens der Betrag des Diensteinkommens, in der Höhe, die es in diesem Augenblick hat, als Rente zugesprochen werden. Die blosse Möglichkeit, „dass sein Erwerb später mit der „naturgemässen Abnahme seiner Kräfte sich vermindern „könnte, kann nicht in Betracht kommen.“

(Weber g. N. O. B., VI, Nr. 50, Z. 6).

In einem andern Fall indessen erscheint dem Bundesgericht bei Ausmessung der Entschädigung der Umstand erheblich, „dass erfahrungsgemäss Kläger auch ohne den Unfall „den anstrengenden Beruf eines Lokomotivführers kaum wäh-„rend der ganzen Dauer seiner Arbeitsfähigkeit, sondern nur „während beschränkterer Zeit auszuüben in der Lage gewesen „wäre.“

(Husy g. J. B. L., VII, Nr. 65, Z. 6).

Dieser Umstand ist eben nicht nur „möglich oder mehr oder „weniger wahrscheinlich,“ sondern er wird auf Grund der Erfahrung als „in sicherer Aussicht stehend“ angenommen.

(Vgl. Ziffer 9 zu Alinea 2 hievor).

2. Für Berechnung des Einkommens ist ein Steueransatz, auch wenn er sich auf die Deklaration des Steuerpflichtigen stützt, nicht ohne weiteres massgebend.

(Häring g. J. S., XIX, S. 806).

Vgl. übrigens XX, S. 91 u.

„Verminderung der Erwerbsfähigkeit.“

1. Unter diesen Begriff fällt auch die relative Arbeitsunfähigkeit, d. h. diejenige, welche sich nicht auf alle in Be-

tracht kommenden Erwerbsarten, sondern nur auf gewisse Berufsarten bezieht.

(Rihs g. Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, VII, Nr. 40, Z. 4b).

2. „Die Gerichte haben konstant den Ausdruck Erwerbs„fähigkeit als gleichbedeutend mit Verdienstfähigkeit „aufgefasst.“

(Hirt g. J. S., XIX, S. 782).

Dieser Satz wurde aufgestellt gegenüber der Behauptung des klägerischen Anwalts, dass das ärztliche Gutachten, das von einer Schmälerung der Arbeitsfähigkeit um 40—50 % gesprochen, bloss die physiologische Erwerbsfähigkeit im Auge gehabt habe, und dass eine Person mit einer solchen Schmälerung in der That weit mehr als die Hälfte ihrer wirklichen Erwerbsfähigkeit eingebüsst habe.

3. Wenn ein kantonales Gericht die Entschädigung feststellt, ohne sich über das Mass der Verminderung der Erwerbsfähigkeit auszusprechen, so ist es Sache des Bundesgerichts, diesen Faktor zu ermitteln.

(Apothéloz g. S. O., XV, Nr. 42, Z. 5).

Im Uebrigen ist die Frage über dies Mass nicht rein thatsächlicher Natur, da dabei die Anwendung des gesetzlichen Begriffs der Erwerbsfähigkeit und ihrer Minderung in Frage steht.

(Truninger g. V. S. B., XVIII, S. 267; Stammbach g. S. C. B., XX, S. 425).

4. Ueber die Grösse der Verminderung speziell beim Unterleibsbruch spricht sich das Urteil i. S. Lehmann g. G. B. (XVIII, S. 240) — beim Verlust eines Beines, i. S. Mutti g. J. S. (XVIII, S. 260 und ff.), hier besonders eingehend, aus.

5. Die vom Gesetz offen gelassene Frage, ob die Pensionsleistungen der Hilfskassen auf die Entschädigung einzurechnen seien, ist vom Bundesgericht dahin entschieden worden, dass die Transportanstalt eine, ihren eigenen Beträgen an die Hilfskasse entsprechende Quote der Leistungen letzterer Kasse einrechnen kann.

(Gerber g. S. C. B., X, Nr. 23, Z. 8).

Diese Frage ist in denjenigen Fällen, in welchen die Kasse für die materiellen Folgen von Betriebsunfällen überhaupt nicht einsteht (s. S. 6 II), gegenstandslos.

Art. 6.

Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, je nach dem Ermessen des Gerichtes, entweder eine Kapitalsumme oder eine jährliche Rente zuzusprechen.

Wenn im Momente der Urteilsfällung die Folgen einer Körperverletzung noch nicht genügend klar vorliegen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten eine spätere Rectifizierung des Urteils vorbehalten.

Zu Alinea 1.

1. Die Frage, ob Kapitalsumme oder Rente angemessener sei, ist keine rein thatsächliche, unterliegt mithin der Nachprüfung des Bundesgerichts.

(Fricker g. S. C. B., XVIII, S. 802).

Dabei ist das Gericht vollständig frei, und nicht etwa an die Zustimmung der Parteien (im Gegensatz zum Fabrikhaftpflichtgesetz, nach welchem — Art. 6 — eine Rente nicht ohne diese Zustimmung zugesprochen werden kann)

(Cruchon g. S. O., XIV, Nr. 97, Z. 5.)

oder an deren Anträge gebunden.

(Fricker g. S. C. B., c. l.)

2. Die Zuerkennung eine Rente ist nicht unverträglich mit gleichzeitiger Gewährung einer Kapitalentschädigung auf Grund von Art. 7.

(Fricker g. S. C. B., l. c.)

Zuspruch einer Aversalentschädigung erscheint namentlich dann angezeigt, wenn anzunehmen ist, dass der Verletzte „sich in Lebensgefahr befinde, und seine Familie auf diese „Weise Gefahr laufe, in Bälde mit einer unverhältnismässig „kleinen Entschädigung hülflos zu verbleiben.“

(Frey g. J. S., XIX, Nr. 127, Z. 4.)

3. Als Aversalentschädigung darf nicht das volle, nach den Grundsätzen der Rentenanstalten berechnete Rentenkapital

zugesprochen, sondern es muss davon ein angemessener Abstrich gemacht werden, — aus folgenden Gründen:

„Eine Aversalentschädigung bleibt der Familie definitiv „erworben, ohne Rücksicht auf die thatsächliche Lebensdauer „der einzelnen Glieder derselben; den Hinterlassenen, speziell „der für ihre ganze Lebensdauer alimentationsberechtigten „Ehefrau, war ein Unterhaltungsbeitrag von bestimmter Höhe „keineswegs dauernd und unbedingt zugesichert, sondern es „hing dessen Gewährung und Höhe von dem Leben und der „fortdauernden Erwerbsfähigkeit des Familienhauptes ab; „und es ist nun erfahrungsgemäss nicht anzunehmen, dass „dieses während seiner ganzen, nach den Mortalitätstabellen „wahrscheinlichen Lebensdauer unvermindert arbeitsfähig ge-„blieben wäre. Endlich liegt in der Regel an einer Kapital-„abfindung an sich ein erheblicher Vorteil gegenüber einer „Entschädigung in Rentenform, da der Besitz eines Kapitals „regelmässig die Begründung einer festen Lebensstellung er-„leichtert. — Dazu kommt dann noch, dass in den Renten-„kapitalien, wie sie aus den Tabellen der Rentenanstalten sich „ergeben, auch der Gewinn der Versicherungsanstalt, resp. „ein Beitrag an die Verwaltungskosten inbegriffen ist.“

(Lüscher g. S. C. B., XVIII, S. 252.)

Es versteht sich, dass vorstehende Motivierung, die einem Entscheid über eine wegen Tötung erhobene Klage zu Grunde liegt, auch auf die Ansprüche wegen Verletzungen passt.

(Vgl. Pouille g. S. O., XIII, S. 479; Häring g. J. S., XIX, S. 808, u. a. m.)

Die Grösse des Abstrichs beträgt, wie aus nachfolgender Zusammenstellung sich ergibt, durchschnittlich etwa 20 %.

	Renteneinkommens-summe:	Aversal-Entschädigung	% (rund)
Fall Blanc (XIV, S. 611)	8,000. —	7,000. —	12,5
„ Apothéloz (XV, S. 265)	8,000. —	7,000. —	12,5
„ Lüscher (XVIII, S. 248)	18,828. —	14,000. —	25
„ Herger (XVIII, S. 253)	17,271. —	12,000. —	30
„ Mussi (XVIII, S. 257)	13,287. 22	10,000. —	25
„ Truninger (XVIII, S. 263)	8,800. —	7,500. —	16
„ Häring (XIX, S. 801)	98,210. —	78,500. —	20
„ Müller (XX, S. 413)	12,214. 40	9,000. —	26
„ Stammbach (XX, S. 421)	4,375. —	3,500. —	20

(In den Fällen Lüscher und Müller wird sich die Rentenkaufsumme und also auch der Prozentsatz faktisch etwas niedriger stellen, da auch haftberechtigte Kinder da sind, deren Anspruch zeitlich beschränkt ist.)

Zu Alinea 2.

Durch den Vorbehalt erwächst ein bedingter Anspruch. Bedingung ist der nachfolgende Tod oder die Verschlimmerung. Tritt diese Bedingung ein, so liegt actio nata vor (s. S. 56 u.).

(Berchtold g. G. S., XX, S. 429).

Der Rektifikationsvorbehalt erscheint auch für die Eventualität weiterer Heilungskosten gerechtfertigt.

(Zeller g. J. S., mitgeteilt in der Revue 1893, S. 136).

Der Vorbehalt ist nur zu Gunsten des Verletzten, nicht aber auch zu Gunsten der Transportunternehmung zuzulassen.

(Weber g. N. O. B., VI, Nr. 50, Z. 7; Müller g. N. O. B., VII, Nr. 86, Z. 4).

Art. 7.

Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt kann dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten, auch ganz abgesehen vom Ersatze erweislicher Vermögensnachteile, eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

„Grobe Fahrlässigkeit.“

1. Ihr Begriff ist nicht „auf die Fälle frevelhaften Leicht-„sinnes, in welchen die Möglichkeit des rechtsverletzenden „Erfolgs einer Handlung oder Unterlassung vorhergesehen „und dieselbe dennoch leichtsinniger Weise vorgenommen „worden ist, zu beschränken, vielmehr ist als grobe Fahr-„lässigkeit im Sinne von Art. 7 jede Handlungsweise zu „qualifizieren, bei welcher dasjenige Mass von Aufmerksam-„keit nicht beachtet worden ist, welches in der Regel Jeder-„mann, auch der minder Sorgsame, in den gegebenen Ver-„hältnissen aufzuwenden pflegt.“

(Hauser g. V. S. B., Bd. VII, Nr. 108, Z. 3).

„Jedermann.“ Diesen absoluten Diligenzmassstab hat das Bundesgericht wieder aufgegeben, als es genötigt war, anlässlich der Mönchensteiner Katastrophe die Grenzen des Begriffs der groben Fahrlässigkeit zu ziehen. Es genüge noch nicht, fand es bei diesem Anlass, dass die Bahn diejenige Sorgfalt beobachtet, welche „Jedermann“ anwendet.

„Es ist zu berücksichtigen, dass den Eisenbahnverwal-„tungen und Eisenbahnbeamten ein wichtiger Zweig des „öffentlichen Dienstes anvertraut ist und sie damit auf einen „verantwortungsvollen Posten gestellt worden sind, welcher „besondere Anforderungen entstehen lässt. Mit andern Worten: „Das Verhalten von Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahn-„beamten ist nicht an dem Verhalten zu messen, welches „einem beliebigen Privatmanne zugemutet werden könnte, „sondern ist mit Rücksicht auf das besondere, durch die „Natur des Eisenbahnbetriebes gegebene Pflichtverhältnis zu „beurteilen. Art. 7 des E. B. G. ist anwendbar, wenn die „Sorgfalt, welche einer ordentlichen Eisenbahnverwaltung“ (und wie weiter ausgeführt wird, ihren leitenden Organen, Angestellten und Beauftragten) „zuzumuten ist, in gröblicher „Weise verletzt worden ist.“

(Stähelin g. J. S., XIX, S. 199/200).

Einer „ordentlichen Verwaltung“; weiter darf nicht gegangen werden. Diese Beschränkung motiviert das Bundesgericht in folgender interessanter Ausführung:

„Allerdings ist es mit der Aufmerksamkeit und Sorg-„falt, welche dem Eisenbahntechniker zuzumuten ist, mit „Rücksicht eben auf die entsetzlichen Folgen, die an von „ihm begangene Fehler sich knüpfen können, nicht leicht zu „nehmen. Allein wenn es sich fragt, ob eine grobe Fahr-„lässigkeit begangen worden sei, so ist trotzdem der Mass-„stab der Beurteilung selbstverständlich nicht dem Verhalten „zu entnehmen, welches vielleicht ein Techniker von hervor-„ragender Begabung, von durchdringendem, die Erfahrungen „der Zukunft gleichsam vorweg nehmendem Scharfblick und „von tadelloser Sorgfalt beobachtet hätte; vielmehr ist zu „fragen, ob solche Verstösse begangen worden seien, welche

„ein Techniker gewöhnlicher Art, welcher über den Mittel-„stand der Fachgenossen weder durch Einsicht und Sorgfalt „hervorragt, noch hinter denselben zurückbleibt, bei gewöhn-„licher Aufmerksamkeit nicht begangen hätte.“ Das Bundesgericht kommt dann zum Schluss, dass es nicht als ein derartiger Verstoss aufgefasst werden dürfe, wenn nach der Beschädigung der Mönchensteinerbrücke durch Hochwasser im Jahr 1881 deren Eisenkonstruktion nicht gänzlich erneuert worden sei. Allerdings, wenn heute, nachdem die Erfahrung in einem schreckensvollen Beispiel die Bedeutung solcher Schädigungen gezeigt, „eine Bahnverwaltung demselben einfach in „der gleichen Weise entgegenträte, wie dies Seitens der Be-„klagten im Jahr 1881 geschehen ist, so könnte ihr der Vor-„wurf grober Fahrlässigkeit wohl mit Recht gemacht werden. „Allein die Erfahrung, welche die Katastrophe des 14. Juni „1891 gebracht hat, darf nun eben nicht in Betracht gezogen „werden, wenn es sich darum handelt, das Verhalten der „Bahningenieure vor der Katastrophe, im Jahr 1881, zu be-„urteilen.“

(Ibid. S. 214/15).

2. „Pflichtwidrige Fahrlässigkeit“ ist noch keine „grobe.“

(Aliverti g. G. B., XVIII, S. 808).

3. Bei Bemessung der Schuldfrage ist der Civilrichter nicht an den Entscheid des Strafrichters gebunden.

(Aliverti g. G. B. cit. l.; Hirt g. J. S. XIX, S. 783).

4. Hat die Bahngesellschaft einen schweren Fehler begangen, so wird sie dadurch nicht entlastet, dass die staatlichen Kontrollbeamten „ihrerseits den gleichen auffallenden „Mangel an Sorgfalt und Einsicht bethätigt haben sollen,“ wie die Organe der Bahn.

(Stähelin g. J. S., XIX, S. 213).

5. Abgesehen von dem sub 1. erwähnten Fall hat das Bundesgericht in den nachfolgend angeführten das Vorhandensein grober Fahrlässigkeit verneint:

a) Nichtanbringen einer Barrière an einem Bahnübergang über eine öffentliche Strasse. Die Barrière war vor dem Unfall von keiner Polizei- oder Aufsichtsbehörde verlangt

worden. Ausserdem wurde das betreffende Geleise nur von Rangierzügen, und zwar nicht häufig, befahren; endlich hatte die Bahn einige, wenn auch nicht ausreichende, Vorkehren zum Schutze des Publikums getroffen.

(Hauser g. V. S. B., VII, Nr. 108, Z. 3).

b) Nichteinfriedigung einer Brücke auf offener Linie, und Schiebenlassen von Wagen über dieselbe.

(Konrad g. J. S., XVIII, Nr. 52, Z. 4).

c) Leichtere Reglementswidrigkeiten beim Rangieren.

(Käsermann g. S. C. B., XIV, Nr. 43, Z. 3; Hess g. Bad. B., XVII, Nr. 24, Z. 2; Mutti g. J. S., XVIII, Nr. 50, Z. 2).

d) Mangelhafte Kuppelung zweier Materialwagen.

(Aliverti g. G. B., XVIII, Nr. 126, Z. 4).

e) Stehenlassen eines Baumes zu nahe an der Linie.

(Urech g. S. C. B., XIX, Nr. 85, Z. 3).

f) Thatsächliches Dulden von Reglementsübertretungen.

(Müller g. J. S., XX, Nr. 79, Z. 3).

In folgenden Fällen wurde grobes Verschulden angenommen:

g) Zu rasches Fahren unter besonderen Umständen. Solche besondere Umstände waren in einem konkreten Falle die Jahreszeit und Witterung (Winter und rascher Temperaturwechsel), ausserdem der Umstand, dass der Lokomotivführer vorher die Beobachtung gemacht hatte, dass die Bahn an der Entgleisungsstelle nicht ganz normal sei. Ueberdies fällt in Betracht, dass an einen Lokomotivführer die Anforderung grösserer Diligenz gestellt werden muss „rücksicht„lich der grossen Wichtigkeit seiner Funktionen für Leben „und Sicherheit zahlreicher Menschen.“ (S. Art. 2 „zu Schuld des Getöteten,“ S. 34.)

(Stricker g. V. S. B., VIII, Nr. 109, Z. 7).

h) In einem andern Fall fand die Ueberschreitung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit statt im Gefäll und in einer Kurve — ausserdem bremsten die Maschinenführer ungeschickter Weise, ohne vorher das Bremssignal für die Wagen zu geben, so dass die letzern vorwärts gegen die

Maschinen drückten und auf diese Weise eine Entgleisung herbeiführten.

(Jex g. S. O., XIV, Nr. 45, Z. 3).

i) Als grobe Fahrlässigkeit wurde es auch bezeichnet, dass eine Bahn auf dem, durch keine Barrière eingefriedigten, durch keinen Wächter bewachten Geleise zwei Wagen bergabwärts gehen liess, die nicht zusammengekoppelt waren, und bei denen nur auf einem ein Bremser sich befand.

(Perrin g. die Eisenbahn Lausanne-Ouchy, IX, Nr. 52, Z. 1).

k) Zu frühes Ablassen des hintern Zugs durch den Stationsvorstand; Ueberlastung des vordern und fahrplanwidriges Anhaltenlassen desselben auf Zwischenstationen durch einen Oberbeamten; Unterlassung der vorgeschriebenen Deckung dieses Zugs durch den dazu verpflichteten Zugsbeamten — Momente, welche zusammen den Zusammenstoss vom 17. August 1891 auf der Station Zollikofen herbeiführten.

(Hirt g. J. S., XIX, Nr. 126, Z. 8).

6. Zur Anwendung von Art. 7 genügt es nicht, dass die Unternehmung oder ihre Organe sich überhaupt grob fahrlässiger Handlungen oder Unterlassungen schuldig gemacht haben. Es muss nachgewiesen sein, dass der eingetretene Schaden die Folge dieser Handlungen oder Unterlassungen ist.

(Stricker g. V. S. B., VIII, Nr. 109, Z. 5; Burnens g. S. O., XIII. Nr. 9, Z. 2).

„Angemessene Geldsumme.“

1. Dieser Begriff „qualifiziert sich nicht als Privatstrafe, „sondern als Schadenersatz im weiteren Sinne. Durch Art. 7 „nämlich wird dem Richter offenbar die Befugnis eingeräumt, „bei Bemessung der Entschädigungssumme auch andere als „bloss erweisliche vermögensrechtliche Nachteile im Sinne der „Art. 5 und 8 in Berücksichtigung zu ziehen; der Richter „wird also insbesondere ermächtigt, auch Nachteile, welche „überhaupt gar nicht vermögensrechtlicher, sondern mehr „ideeller Natur sind, wie ausgestandene körperliche oder „geistige Schmerzen, fortdauernde Beeinträchtigung des

„Lebensgenusses und dergleichen (das s. g. tort moral) zu „berücksichtigen und auch dafür einen Ersatz in Form einer „angemessenen Geldsumme zu gewähren. Dieser Ersatz quali- „fiziert sich freilich nicht als direktes Aequivalent für die „erwähnten, nicht vermögensrechtlichen Nachteile, welche ja „überhaupt ihrer Natur nach nicht unmittelbar in Geld schätz- „bar sind, wohl aber enthält er insofern eine Genugthuung „für den Beschädigten, als letzterem dadurch der Erwerb „anderweitiger Vorteile ermöglicht und so die erlittene Un- „bill indirekt möglichst ausgeglichen wird."

(Stricker g. V. S. B., VIII, Nr. 109, Z. 8.)

2. Die „angemessene Geldsumme" soll („dans la règle") in einem Kapital bestehen und nicht in einer Rente.

(Cruchon g. S. O., XIV, Nr. 97, Z. 5.)

3. Die Höhe des Schadenersatzes gemäss Art. 7 hängt selbstverständlich ganz von den Umständen ab. In Betracht kommen die Grösse der ideellen Nachteile (tort moral) und auch die grössere oder geringere Schwere des Verschuldens; besonders belastend fiel bei den Zollikofer Haftpflichtfällen ins Gewicht, dass eine Mehrheit von Handlungen und Unterlassungen vorlag, deren jede als eine grob fahrlässige qualifiziert wurde (XIX S. 784).

Das Bundesgericht hat in den bis jetzt publizierten Entscheiden folgende Beträge auf Grund von Art. 7 zugesprochen:

a) Alder g. V. S. B. (VIII, S. 809). Fr. 1100. — Bruch des rechten Wadenbeins eines Landwirts und Fabrikanten, Krankheit von 104 Tagen.

b) Perrin g. Lausanne-Ouchy (IX, S. 268). Fr. 2000. Tötung eines siebenjährigen Kindes. Keine materiellen Nachteile.

c) Jex g. S. O. (XIV, S. 271). Fr. 1800. — (ungefähr). Verletzung einer Dame, „faisant une voyage d'agrément et d'instruction en Europe", ohne Beruf. Beinbruch, nicht ganz zweimonatliches Krankenlager, ohne Folgen. Entsprechende Verzögerung der Heimreise (nach Amerika).

d) Cruchon g. S. O. (XIV, S. 606). Fr. 3000. — Tötung eines Zugführers, Vater von drei Kindern, wovon das älteste neunjährig.

e) Fricker g. S. C. B. (XVIII, S. 798). Fr. 3000. — Verletzung eines 19-jährigen Arbeiters, welche die Amputation beider Beine zur Folge hatte.

f) Hirt g. J. S. (XIX, S. 774). Fr. 12,000. — Mehrfache Verletzung mit schweren dauernden Folgen, die nur zum Teil vermögensrechtliche Schädigung bewirken. Mehrfaches, grobes Verschulden der Bahn (Zollikofer Katastrophe).

g) Bärtschi g. J. S. (XX, S. 90). Fr. 25,000. — Tod beider Eltern von fünf Kindern im Alter von 4—15 Jahren. „Dabei fällt auch in Betracht, dass die Eltern jedenfalls in „der Lage gewesen wären, sei es ihren Kindern mehr als „das gesetzlich strikt vorgeschriebene zu leisten, sei es auch „nach erfülltem achtzehntem Altersjahre dieselben in man„nigfacher Weise zu unterstützen.“ — Verschulden der Bahn wie bei Fall f.

Im Fall Stricker g. V. S. B. (VIII, S. 796) ist der Teil der Entschädigung, welcher auf Grund von Art. 7 bezahlt werden musste, nicht ausgeschieden.

Art. 8.

Sind bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, für welche die Transportanstalt nach den obigen Bestimmungen verantwortlich ist, und im Zusammenhange mit dem betreffenden Unfalle Sachen, welche der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, ganz oder teilweise beschädigt worden oder abhanden gekommen, so ist auch dafür Schadenersatz zu leisten.

Ausserdem ist für Abhandenkommen, Zerstörung oder Beschädigung von Sachen, welche der Transportanstalt weder als Frachtgut noch als Reisegepäck anvertraut worden sind, nur Schadenersatz zu leisten, wenn ein Verschulden der Transportanstalt nachgewiesen wird.

Dass diese Sachen nicht die eigenen des Getöteten oder Verletzten zu sein brauchen, hat in einem Fall (Haas

g. N. O. B.) die Appellationskammer des Zürcherischen Obergerichts entschieden.

(Revue XII, S. 28).

Art. 9.

In den Fällen des Art. 8 ist der Schadenberechnung der wirkliche Wert der abhandengekommenen, zerstörten oder beschädigten Sache zu Grunde zu legen, ein weiteres Interesse dagegen nur bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt zu ersetzen.

Art. 10.

Die in diesem Gesetze gewährten Schadenersatzansprüche verjähren in zwei Jahren von dem Tage an, an welchem die Tödtung, Verletzung, Zerstörung oder Beschädigung, beziehungsweise das Abhandenkommen (Art. 8) stattgefunden hat.

Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation bei der Direktion der betreffenden Anstalt unterbrochen, in der Meinung, dass, so lange die Reklamation erledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden kann.

Ergeht hierauf ein abschlägiger Bescheid, so beginnt vom Empfange desselben eine neue zweijährige Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

„von dem Tage an —“

Die Verjährung läuft vom Tage der Verletzung an, d. h. es ist derjenige Tag massgebend, „wo die verletzende Ein„wirkung auf den Körper des Berechtigten stattgefunden hat“ und es kommt nicht etwa auf den Zeitpunkt an, „wo die „schädigenden Folgen sich geltend machen.“

(Kurz g. Bad. B., XV, Nr. 43, Z. 5).

Anders bei einer Klage, die auf Grund des durch Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes eingeführten Rectifikationsbehaltes angestrengt wird. Hier läuft die Verjährung erst vom Moment

des Todes oder der „Verschlimmerung des Gesundheitszu-„standes“ hinweg, im Gegensatz zum Fabrikhaftpflichtgesetz, wo sie (Art. 13) mit dem Tag des Urteils beginnt.

(Berchtold g. J. S., XX, S. 429).

Jedenfalls ist die Bestimmung des F. H. G. praktischer als die Interpretation des E. H. G. durch das Bundesgericht. — Wie soll der Zeitpunkt der „Verschlimmerung des Zustandes“ fixiert werden?

„unterbrochen.“

Dieser Art. normiert „nicht nur Beginn und Dauer, son-„dern auch die Unterbrechungsgründe der Verjährung er-„schöpfend und für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft „einheitlich; es sind daher als solche lediglich die im Bundes-„gesetze genannten Akte, Anstellung der Klage und (einmalige) „aussergerichtliche schriftliche Reklamation bei der Direktion „der Transportanstalt, anerkannt, und können daneben die „im allgemeinen Privatrechte bestehenden anderweitigen Un-„terbrechungsgründe der Verjährung nicht in Betracht kom-„men.“ — Die amtliche Ladung zur Verhandlung vor Vermittleramt ist keine „aussergerichtliche, schriftliche Rekla-„mation.“

(Weber g. S. C. B. VII, Nr. 66, Z. 2, Ingress).*)

Art. 11.

Bei Streitigkeiten über die aus dem Gesetze entspringenden Schadenersatzansprüche hat das Gericht über die Höhe des Schadenersatzes und die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach freier Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen zu entscheiden, ohne an die Beweisgrundsätze der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein.

„Höhe des Schadenersatzes.“

Hat der Kläger eine Aversalentschädigung beantragt, und zieht der Richter gemäss Art. 6, Abs. 1 die Zuerkennung

*) Dieses Präjudiz ist nun wieder umgestossen worden durch den im Mai 1895 gefällten Entscheid in Sachen Häubi g. S. C. B.; vgl. Beiblatt zu den „Basler Nachrichten“ vom 22. Mai 1895.

einer Rente vor, so braucht er sich hiebei nicht auf die, dem geforderten Kapital nach den Grundsätzen der Rentenanstalten oder gar nach dem landesüblichen Zinsfuss, entsprechende Höhe zu beschränken.

(Stacher g. Nat. B., VI, Nr. 30, Z. 5).

Diesen Entscheid halte ich nicht für richtig. Ultra petitum ist geurteilt worden, wenn der Richter materiell mehr zuspricht, als der Kläger fordert. („Das Gericht darf einer „Partei nicht ein Mehreres — zusprechen, als sie selbst ver„langt.“ Art. 4 des Bundesgesetzes über das Verfahren beim Bundesgericht in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten). Nun ist aber durch statistische Erhebungen und Berechnungen, allerdings blos empirisch, festgestellt, dass einem gewissen Kapital die und die bestimmte Rente an materiellem Wert gleichkommt. So entspricht dem im konkreten Fall vom Kläger geforderten Kapital von Fr. 5000. — eine Rente von Fr. 261.64. Wird eine höhere Rente zuerkannt, so wird ein „Mehreres“ zugestanden, es ist über das Begehren des Klägers hinausgesprochen worden, und das ist unrichtig; denn die dem Richter in unserm Art. 11 zugestandene freie Würdigung findet offenbar ihre Schranke in den Bestimmungen des vorzitierten Prozessgesetzes. Der im erwähnten Urteil enthaltene Satz, „dass „die Forderung einer Kapitalabfindung von bestimmter Höhe „einen Parteiantrag auf eventuelle Zuerkennung einer be„stimmten Rente keineswegs enthält und also der Fixierung „der Rente keineswegs vorgreift,“ überzeugt mich nicht. Ein eventueller Klagsschluss ist allerdings förmlich nicht gestellt worden, aber das ist doch wohl nur ein rein äusserlicher und daher nicht entscheidender Umstand. Das Wesentliche und Materielle des Klagbegehrens ist die Forderung einer Entschädigung von einem bestimmten Wert, mag nun die Gestalt, die Form, in welcher diese Entschädigung sich bietet, so oder anders sein. Und die Richtigkeit des Satzes, dass die Forderung eines Kapitals nicht ohne weiteres die eventuelle Forderung einer Rente einschliesse, scheint mir um so zweifelhafter zu sein, als ja die Partei von vornherein wissen muss, dass der Richter nach Art. 6 auch ohne besondern An-

trag nach seinem Ermessen Kapital oder Rente zusprechen darf. Der Parteiantrag auf Kapitalabfindung enthält also schon von Gesetzes wegen (sit venia verbo) den eventuellen Antrag auf Rente.

„Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen."

Nach Art. 30 Al. 4 des B. G. über die Organisation der Bundesrechtspflege von 1874 hatte „das Bundesgericht seinem „Urteile den von den kantonalen Gerichten festgestellten That-„bestand zu Grunde zu legen," mit dem Vorbehalt, dass eine Aktenvervollständigung in dem Fall angeordnet werden konnte, wenn über bestrittene Thatsachen von entscheidender Bedeutung von den kantonalen Instanzen ein Beweis gar nicht zugelassen worden war. — Diese Bestimmung stand offenbar im Widerspruch zu Art. 11; denn der, nur durch das bedingte Recht der Anordnung einer Aktenvervollständigung beschränkte Zwang, die thatsächlichen Ermittlungen der kantonalen Instanzen ohne weiteres anzunehmen, schloss doch die Möglichkeit „über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach „freier Würdigung zu entscheiden" für das Bundesgericht aus. Allerdings behielt das Tribunal sich je und je vor zu prüfen, ob der kantonale Richter zu seiner thatsächlichen Feststellung durch freie Würdigung der Beweise oder an Hand prozessgesetzlicher Beweisregeln gekommen sei (VIII, S. 526; X, S. 521/2; XVIII, S. 807); aber ob es dazu gegenüber der positiven Vorschrift des Organisationsgesetzes berechtigt war, halte ich doch für zweifelhaft. — Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege von 1893 ist diese Kontroverse gegenstandslos geworden; denn Art. 81 dieses Gesetzes bindet das Bundesgesetz an die thatsächlichen Feststellungen des kantonalen Gerichts in den Fällen nicht, wenn entweder „eine Feststellung mit dem Inhalte der Akten „im Widerspruch steht, oder auf einer, bundesgesetz-„liche Bestimmungen verletzenden Würdigung „des Beweisergebnisses beruht."

Damit ist nun unzweifelhaft dem Bundesgericht das Recht der freiesten Kontrolle darüber gegeben worden, ob auch bei

den kantonalen Instanzen die „Wahrheit der thatsächlichen „Behauptungen" nach der Vorschrift von Art. 11 ermittelt worden ist.

Wenn also das Bundesgericht schon auf Grund des alten Gesetzes zu einer Ueberprüfung des freien Ermessens des kantonalen Richters sich nicht nur dann für kompetent erachtete, wenn derselbe gesetzliche Beweisregeln der kantonalen Prozessgesetze zur Anwendung gebracht, sondern auch dann, „wenn die Vorinstanz nicht alle in Betracht kom-„menden Faktoren gewürdigt hatte" (XIX, S. 782), — so ist dies Recht durch das neue O. G. nun ganz ausser Zweifel gestellt.

Als ein, der bundesgerichtlichen Ueberprüfung ohne weiteres unterstehender Rechtsirrtum wurde es von jeher angesehen, „wenn ein kantonales Gericht die Erhebung von Be-„weismitteln deshalb abgelehnt hatte, weil es ein bestimmtes, „dadurch zu erhärtendes Beweisthema mit Unrecht als irre-„levant betrachtete."

(Frey g. J. S., XIX, Nr. 127, Z. 2).

In diesem Fall ist das Begehren um eine Akten-Vervollständigung (Art. 30 des alten, Art. 82 des neuen O. G.) statthaft; nicht aber dann, wenn es einfach „die Widerlegung der thatsächlichen Feststellungen der Vor-„instanz durch eine neue Beweisaufnahme über Thatsachen, „über welche bereits die Vorinstanz Beweis erhoben hat," — beabsichtigt.

(Kofmehl g. G. B., XIX, Nr. 35, Z. 2).

Dass die „freie Würdigung" des Civilrichters nicht durch Entscheide des Strafrichters oder administrativer Behörden beschränkt werden darf, ist bereits bemerkt worden. (S. 24 und 51).

Art. 12.

Reglemente, Publikationen oder spezielle Vereinbarungen, durch welche die Schadenersatzverbindlichkeit nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zum voraus wegbedungen oder beschränkt wird, haben keine rechtliche Wirkung.

„Zum Voraus." Vereinbarungen, die nach dem Unfall getroffen sind, gelten, wenn sie nicht auf Grund von Art. 18 des Obligationenrechts (Einrede des wesentlichen Irrtums) aus anfechtbar sind. — Kein wesentlicher Irrtum liegt vor, wenn im Moment des Vertragsabschlusses die Parteien über die Folgen des Unfalls im Unklaren sich befanden.

(Feron g. S. O., XVI, Nr. 24, Z. 4).

Laut Art. 9, Abs. 2 der Haftpflicht-Novelle von 1887 sind solche nachträglichen Vereinbarungen anfechtbar, wenn die durch sie zugesicherte Entschädigung eine „offenbar unzu-„längliche ist" (vgl. XVI, S. 834, Z. 2 und XVII, S. 751, Z. 2).

Diese Bestimmung, von Zeerleder (Haftpflichtgesetzgebung, S. 140) mit Recht als entschieden viel zu weit gehend bezeichnet, ist indessen offenbar auf diejenigen Haftpflichtfälle zu beschränken, welche nach den Gesetzen von 1881 und 1887 zu beurteilen sind. Das ergiebt sich aus dem Zusammenhang mit dem ersten Absatz des citierten Art. 9, in dem nur diese beiden Gesetze genannt sind.

Art. 13.

Alle bundesgesetzlichen, kantonalgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publikationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, sind aufgehoben.

Das Bahnpolizeireglement einer Strassenbahn hatte bestimmt, „dass Jedermann, der auf dem Geleise gehe, es auf „seine eigene Gefahr hin thue." Das Begehen selbst war nicht verboten, nur das Stillestehen und das Ablegen von Sachen auf der Bahn.

Der Versuch der Transportanstalt, mittelst obiger Verwahrung ihre Haftbarkeit einzuschränken oder abzulehnen, erscheint wirkungslos, obschon das betreffende Reglement einschliesslich der angeführten Bestimmung vom Staatsrat des bezüglichen Kantons genehmigt worden ist.

(Pache g. Lausanne-Echallens, V, Nr. 28).

Art. 14.

(Auftrag an den Bundesrat zur Publikation etc.).

Ziffermässige Zusammenstellung der in den Jahren 1878—94 in bundesgerichtlich entschiedenen Haftpflichtsfällen gemäss Art. 5, Abs. 2 und 3 des Gesetzes geleisteten Entschädigungen.

(Die Aufzählung derjenigen Beträge, welche gemäss Abs. 1, sowie auch diejenige der Heilungskosten, welche nach Abs. 3 cit. l. zu zahlen waren, kann kaum irgend welches Interesse bieten und ist sonach in der Regel unterblieben.)

I. Entschädigungen für Tötungen (Abs. 2).

1. Heizer Frei (IV. 78), 38 Jahre alt, hatte einen Jahresgehalt von Fr. 1800. —. Hinterliess eine Witwe und (wie viel?) Kinder.

   Kapitalentschädigung von Fr. 15,000. —

2. Zugführer Burkhardt (IV. 125), 46 Jahre alt, bezog ein Jahreseinkommen von Fr. 2300—2500. —, wovon er für den Unterhalt der Kläger (1 Witwe im Alter von 39, 1 Kind im Alter von 15 Jahren und 1 nachgebornes) Fr. 800—1000. — verwenden konnte.

   Kapitalentschädigung Fr. 10,000. —

3. J. F. R. Pache (V. 28), Beruf und Einkommen? âge avancé, hinterlässt eine Witwe und zwei minorenne Töchter.

   Kapitalentschädigung

   an die erstere Fr. 3000. —

   an die beiden letzteren zusammen Fr. 5000. —

4. Heizer Kamenzind (V. 119), 32 Jahre alt, bezog einen Gehalt von Fr. 1800. —, Stundengelder inbegriffen, hinterlässt eine Witwe und zwei Kinder im Alter von 4 und 1 Jahren.

   Kapitalentschädigung an die Witwe Fr. 4000. —, an jedes der beiden Kinder Fr. 3000. —

5. Bremser Liardet (VII. 41), Alter nicht genannt; konnte für den Unterhalt seiner Familie per Jahr höchstens Fr. 900. — verwenden. Hinterlässt eine junge Witwe und ein posthumes Kind.

   Kapitalentschädigung Fr. 6500. — für die Witwe, Fr. 3500. — für das Kind.

6. Bahnwärter Leiser (VII. 106), 48 Jahre alt, mit einem Bareinkommen von Fr. 1140. — plus Dienstwohnung. Hinterlässt eine Witwe und 7 Kinder, von denen das älteste das Alter der Erwerbsfähigkeit erreicht hat, die andern 14, 12, 10, 7, 5 und 2 Jahre alt.
   Kapitalentschädigung zusammen Fr. 10,000. —

7. Bahnwärter Jenni (VII. 107), 40 Jahre alt, mit einem Einkommen von Fr. 1080. —, wovon er Fr. 500. — für die Familie verwenden konnte. Hinterlässt eine 35jährige Witwe und 5 Kinder im Alter von 16, 14, 12, 9 und 6 Jahren.
   Kapitalentschädigung zusammen Fr. 8000. —

8. Stationsvorstand Röthlisberger. (VIII. 78), 28 Jahre, hatte, die Besoldung als Ohmgeldner inbegriffen, ein Jahreseinkommen von Fr. 2000. —, wovon er die Hälfte für die Familie verwenden konnte. Hinterlässt eine 24jährige Witwe, ein dreijähriges und ein posthumes Kind.
   Kapitalentschädigung Fr. 14,000. —

9. J. J. Stricker, Gantgeber, Wirt, Versicherungsagent (VIII. 109), 58 Jahre, (hatte voraussichtlich noch etwa 15 Jahre zu leben), mit einem Jahreseinkommen von Fr. 3000—3500. —, wovon er auf den Unterhalt der Klägerin (Ehefrau) Fr. 1200. — verwenden konnte. Klägerin erbt Fr. 3500. — Grobe Fahrlässigkeit.
   Kapitalentschädigung Fr. 15,000. —

10. Vorarbeiter Künzli (IX. 37), 45 Jahre alt, mit einer Jahresbesoldung von circa Fr. 1200. —, hinterlässt eine 44jährige Witwe und 9 Kinder im Alter von 21, 19, 16, 14, 12, 10, 7, 4 und weniger als 1 Jahren, alle ganz vermögenslos.
    Kapitalentschädigung Fr. 5000. —

11. Kind Perrin (IX. 52), 7 Jahre alt. Kein materieller Schaden.
    Kapitalentschädigung Fr. 2000. — auf Grund von Art. 7.

12. Rangiermeister Marthaler (IX. 43), 31 Jahre, mit einem Gesamteinkommen von Fr. 2000. —, wovon Fr. 1000. — für den Unterhalt der Familie verwendbar. Hinterlässt eine 25jährige Witwe und zwei Kinder, 4 und 1 Jahre alt, gänzlich vermögenslos.

Kapitalentschädigung Fr. 12,000. —

13. Erdarbeiter Felber (IX. 82), 55 Jahre 8 Monate, mit einem durchschnittlichen Tagesverdienst von Fr. 2. 80 bis 3. —. Hinterlässt eine Witwe und einen 7jährigen Sohn, gänzlich vermögenslos.

Kapitalentschädigung Fr. 3000. —

14. Bahnwärter-Vorarbeiter Gerber (X. 23), 38 Jahre alt, mit einem Jahreseinkommen von Fr. 1360. —. Hinterlässt eine Witwe (44 Jahre alt) und drei Kinder im Alter von 10, 9 und 6 Jahren.

Kapitalentschädigung Fr. 8000. —

(Dieselbe würde sich auf Fr. 10,000. — stellen, allein davon kommt in Abzug ein Dritteil des Werts der Hülfskassenpension im abgerundeten Betrag von Fr. 2000. —)

15. Brigadier Burnens (XIII. 9), Alter? Jahresgehalt von Fr. 1300. — und Fr. 100. — Nebenverdienst; konnte für den Unterhalt seiner Familie (Frau und fünf minorenne Kinder) Fr. 750. — verwenden.

Kapitalentschädigung Fr. 11,000. —

16. Lokomotivführer Bühler (XIII. 11), Alter? Einkommen? Hinterlässt Witwe und (wie viel?) Kinder.

Kapitalentschädigung Fr. 14,000. —

17. Taglöhner Hiestand (XIV. 13), 36 Jahre. Einkommen Fr. 900. —, wovon er circa 400. — für seine Familie (zwei minorenne Kinder) verwenden konnte.

Rente von je Fr. 200. — bis zum zurückgelegten 16. Jahr.

18. Arbeiter Käsermann (XIV. 43), 30 Jahre. Einkommen Fr. 840. —, wovon er die Hälfte für die Familie (Witwe, Fabrikarbeiterin mit Jahresverdienst von circa Fr. 500. —, 2 Kinder von 3 und von ½ Jahren) verwenden konnte.

Kapitalentschädigung Fr. 6000. —. ($^1/_5$ der Frau, $^2/_5$ jedem Kind.)

19. Gramper Stalder (XIV. 44), 36 Jahre. Einkommen Fr. 780—800. —, wovon die Hälfte für die Familie (Witwe und 3 minorenne Kinder) verwendbar.

Konkurrierendes Mitverschulden.

Kapitalentschädigung Fr. 3500. —

20. Ankuppler Bilger (XIV. 46), 34 Jahre. Einkommen Fr. 1400. —, wovon die Hälfte für die Familie (Frau, 3 minorenne Kinder und ein posthumus) verwendbar.

Konkurrierendes Mitverschulden.

Kapitalentschädigung Fr. 5000. —

21. Zugführer Cruchon (XIV. 97), 40 Jahre. Einkommen (incl. déplacements) Fr. 1980. —, wovon die Hälfte vom Ehepaar Cruchon, die Hälfte von den drei Kindern (9; 5 und 1jährig) gebraucht wurde. Die Kinder, welche allein als Kläger auftreten, erhalten eine Kapitalentschädigung von Fr. 2100. —, 3300. — und 4800. —. Ausserdem zusammen Fr. 3000. — auf Grund von Art. 7.

22. Heizer Meyer (XVI. 48), 43 Jahre. Einkommen Fr. 2309. 30 (incl. Nebengebühren). Konnte hievon $^2/_3$ für die Familie (Frau und 6 Kinder, wovon 5 minorenn) verwenden.

Kapitalentschädigung Fr. 10,700. —

23. Souschef Lüscher (XVIII. 48), 30 Jahre. Einkommen Fr. 2100. —. Konnte für die Familie (Frau und 2 minorenne Kinder) Fr. 1200. — verwenden, hievon $^1/_2$ für die Frau, $^1/_2$ für die Kinder.

Kapitalentschädigung Fr. 14,000. —

24. Sekretmacher Bärtschi und Frau (XX. 21), 51 und 38 Jahre. Reines Einkommen? Hinterlassene: 3 Knaben von 15, 7 und 4, und 2 Mädchen von 6 und 5 Jahren.

Rente von Fr. 700. — an jeden der Knaben, von Fr. 500. — an jedes Mädchen, jeweilen bis zum zurückgelegten 18. Jahr.

Ausserdem Kapitalentschädigung von Fr. 25,000. — auf Grund von Art. 7.

25. Depotarbeiter Müller (XX. 79), 34 Jahre. Einkommen Fr. 1040. —, wovon er für die Familie (Frau und ein zur Zeit des Unfalls gebornes Kind) Fr. 640. — verwenden konnte.

Kapitalentschädigung:

Fr. 7500. — für die Wittwe, Fr. 1500. — für das Kind.

26. Zimmermann Waldvogel (XX.), 36 Jahre, Einkommen Fr. 1260. —, wovon er der Familie (Frau und 7 Kinder, das älteste 11jährig) Fr. 840. — zuwenden konnte.

Konkurrierendes Mitverschulden.

Kapitalentschädigung Fr. 7000. —

II. Entschädigungen für Verletzungen (Abs. 3).

1. Bahnarbeiter Rohrer (V. 117). Amputation des rechten Beines; dauernde Unfähigkeit zur Ausübung des Berufes als Bahnarbeiter. — Alter? Einkommen? Konkurrierendes Mitverschulden.

   Rente von Fr. 300. —

2. Weichenwärter Stacher (VI. 30). Beschädigung der rechten Hand, welche nur noch in sehr beschränktem Masse zum Greifen und Festhalten von Gegenständen fähig ist; infolge dessen Schmälerung der Erwerbsfähigkeit um annähernd ein Vierteil. Alter 29 Jahre. Jahresgehalt inklusive Stundengelder Fr. 1340. —

   Nach Wahl der Beklagten eine Kapitalentschädigung von Fr. 4475. 30, oder eine Rente von Fr. 335. —

3. Bremser Weber (VI. 50). Erschütterung der Centralteile des Nervensystems; gänzliche Arbeitsunfähigkeit. Alter 27 Jahre. Gehalt Fr. 1480. —

   Rente von Fr. 1480. — (plus Fr. 120. — per Jahr als Ersatz für periodisch zu verausgabende Heilungskosten).

4. Maurer-Arbeiter Saglio (VI. 77). Amputation des linken Beines. Alter? Einkommen? Konkurrierende Mitschuld.

Kapitalentschädigung von Fr. 6000. —

5. Lokomotivführer Steiner (VI. 105). Verschiedene Fracturen mit Gehirnerschütterung; zeitweilige Aufhebung und darauffolgende zeitweilige Beschränkung der Erwerbsfähigkeit um annähernd die Hälfte. Alter 35 Jahre. Einkommen Fr. 3420. —

Entschädigung für die Zeit der Aufhebung der Arbeitsfähigkeit: Das ganze, — für die Zeit der Beschränkung: Das halbe Einkommen.

6. Sattler und Manövrist Rihs (VII. 40). Amputation des linken Beines etwas oberhalb des Oberschenkels(?) „relative, auf gewisse Berufsarten bezügliche Arbeits-„unfähigkeit, bezw. eine, allerdings weitgehende Be-„schränkung der Erwerbsfähigkeit.“ Alter 28 Jahre. Tagesverdienst Fr. 3. 50.

Kapitalentschädigung von Fr. 8000. —

7. Schlosser und Lokomotivführer Husy (VII. 65). Amputation des rechten Unterschenkels, Unmöglichkeit der Ausübung des Schlosser- oder Mechaniker- oder sonst eine erhebliche Arbeit erfordernden Berufs, also Verminderung der Erwerbsfähigkeit, und zwar ungefähr um die Hälfte. Alter 36 Jahre. Einkommen abzüglich Stundengelder circa Fr. 3300. —

Aversalentschädigung Fr. 16,000. —

8. Frau Hauser (VII. 108). Amputierung des linken Armes nahe am Schultergelenk. Beschränkung der Erwerbsfähigkeit in der Weise, dass die Beschädigte, welche den Beruf einer Schneiderin erlernt und früher ausgeübt hat, sodann unter Aufgabe des Berufes sich verehelichte, die sämtlichen Haushaltungsgeschäfte für ihre Familie allein besorgte, die Kleider für die Familienglieder anfertigte u. dgl., hiezu nun nicht mehr im stande ist, im Gegenteil jedenfalls einer ständigen Aushülfe für die Haushaltung und auch fortwährender persönlicher

Bedienung bedarf. Alter 35 Jahre: Jährliche Vermögenseinbusse Fr. 800. —

Kapitalentschädigung von Fr. 12,000. — (der Rente von Fr. 800. — entsprechend; in dieser Entschädigung sind die in concreto nicht zu beziffernden Heilungskosten, die Kosten für Anschaffung und Unterhaltung eines künstlichen Gliedes und die Entschädigung für zeitweilige gänzliche Arbeitsunfähigkeit während der Krankheit inbegriffen).

9. Mineur Pinard (VIII. 19). Amputation des rechten Beines unterhalb des Knies; bedeutende Schmälerung der Erwerbsfähigkeit. Alter 29 Jahre. Verdienst 40 Cts. per Arbeitsstunde.

Kapitalentschädigung von Fr. 5000. —

10. Bahnarbeiter Schenk (VIII. 106). Quetschung der Brust; bleibende Beschränkung der Arbeitsfähigkeit insofern, als der Verletzte nicht mehr schwere körperliche Arbeiten verrichten kann; was einer jährlichen Einbusse des halben Einkommens ungefähr entspricht. Alter 39 Jahre. Verdienst Fr. 3. — per Tag.

Rente von Fr. 500. —

11. Eilgutvorarbeiter Ryser (VIII. 107). Amputation des rechten Oberarmes; Schmälerung der Erwerbsfähigkeit um mindestens zwei Dritteile. Alter 25½ Jahre. Jahreseinkommen Fr. 1368. —

Aversalentschädigung von Fr. 12,000. — (ungefähr einer Rente von Fr. 912. — entsprechend).

12. Landwirt und Stickereifabrikant Alder (VIII. 110). Bruch des rechten Wadenbeines; gänzliche Erwerbsunfähigkeit während 104 Tagen, — hernach Beschränkung der Arbeitsfähigkeit während einiger Zeit. Alter? Einkommen?

Aversalentschädigung von Fr. 4200. — nämlich Fr. 1560. — für die Zeit der gänzlichen Erwerbsunfähigkeit (Fr. 15. — per Tag); Fr. 1200. — für Heilungskosten und Barauslagen; Fr. 340. — für die Zeit

der beschränkten Erwerbsfähigkeit und Fr. 1100. — Zuschlag nach Art. 7 des Gesetzes.

13. Zugführer Kübler (IX. 54). Amputation beider Beine; gänzliche Erwerbsunfähigkeit. Alter 44 Jahre. Jahreseinkommen (Stundengelder nicht gerechnet) Fr. 1600. — bis Fr. 1700. —

Kapitalentschädigung von Fr. 22,000. —

14. Chef d'équipe Blanc (X. 20). Amputation beider Beine. Alter 40 Jahre. Jahreseinkommen Fr. 1300. — Konkurrierendes Mitverschulden.

Aversalentschädigung von Fr. 6000. — („un peu plus „du tiers du capital qui serait nécéssaire pour assurer „au lésé le service d'une rente viagère de mille francs „par année, correspectif de l'entier du dommage subi „par lui").

15. Arbeiter Stutzer (X. 22). Verletzung des rechten Beines, welche die Verschiebung der Kniescheibe und nahezu absolute Unbeweglichkeit des Gelenks zur Folge hat. Alter 15 Jahre. Tagesverdienst Fr. 1. 60.

Entschädigung von

Fr. 1176. — für entgangenen Verdienst während der Dauer der gänzlichen Arbeitsunfähigkeit und

Fr. 5000. — für Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit.

16. Arzt Roth (X. 85). Bruch des rechten Oberschenkels und Schlüsselbeins. Bleibende Beschränkung der Fähigkeit rasch oder anhaltend zu gehen.

Kapitalentschädigung von Fr. 7000. —

17. Rieben, homme d'équipe et de manoeuvre (XII. 19). Amputation beider Beine unter dem Knie, Bruch von sieben Rippen. — Kann höchstens noch Fr. 200. — per Jahr verdienen. 42 Jahre. Einkommen Fr. 948. — (incl. déplacement).

Kapitalentschädigung Fr. 9000. —

18. Bahnwärter Christen (XII. 84). Spaltung des Schädels. Hälftige Minderung der Erwerbsfähigkeit. 41 Jahre. Durchschnittlicher Verdienst Fr. 800. —

Kapitalentschädigung Fr. 6000. —

19. Erdarbeiter Birrer (XII. 85). Komplizierter Bruch des rechten Armes. Schmälerung der Erwerbsfähigkeit um mindestens $^1/_3$. 30 Jahre. Verdienst Fr. 750. —
Kapitalentschädigung Fr. 3000. —

20. Bremser Müller (XII. 86). Splitterung des linken Unterschenkelknochens und schwere Verletzung am rechten Arm. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um die Hälfte. 33 Jahre. Einkommen Fr. 1600. —
Kapitalentschädigung Fr. 12,000. —

21. Bahnarbeiter Merz (XIII. 10). Zermalmung des linken Beines. Erwerbsfähigkeit in eben so hohem Grade vermindert wie bei der Amputation des Unterschenkels, d. h. um mindestens die Hälfte. 25 Jahre. Tagesverdienst Fr. 2. 90. Schaden (einschliesslich Heilungskosten und für einjährige gänzliche Erwerbsunfähigkeit) Fr. 10—11,000. — Konkurrierendes Mitverschulden.
Kapitalentschädigung Fr. 5228. —

22. Heizer Pouille (XIII. 78). Verletzung der Augen „par des brûlures." Verlust von $^2/_3$ der Erwerbsfähigkeit 31 Jahre. Verdienst Fr. 1440. —
Kapitalentschädigung Fr. 10,000. — (zu Gunsten der Gesellschaft fällt in Betracht, dass P. schon vorher an den Augen litt).

23. Witwe Jex, Vergnügungsreisende (XIV. 45). Beinbruch ohne nachteilige Folgen; nicht ganz zweimonatliches Krankenlager.
Ausser den Arzt- und Hôtelkosten eine Kapitalentschädigung von Fr. 1800. — (ungefähr) auf Grund von Art. 7.

24. Kind Rupp (XIV. 70). Amputation des rechten Unterschenkels. 9 Jahre. Verdingkind.
Rente von Fr. 200. —, beginnend mit dem 15. Jahr (der präsumtiven Zeit des Beginnens der Erwerbsfähigkeit).

25. Weichenwärter Blanc (XIV. 98). Verschiedene schwere Verletzungen, die eine dauernde, fast gänzliche

Aufhebung der Erwerbsfähigkeit zur Folge haben. 56 Jahre. Einkommen Fr. 1400. —

Erhält ausser der ihm von der Gesellschaft gewährten Dienstpension von Fr. 700. — per Jahr, eine Kapitalentschädigung von Fr. 7000. —

26. Weichenwärter Apothéloz (XV. 42). Schwere Verletzung des rechten Beines. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um die Hälfte. $42\frac{1}{2}$ Jahre. Jahresverdienst Fr. 1020.

Kapitalentschädigung Fr. 7000. —

27. Weichenwärter Wepfer (XVI. 17). Schwere traumatische Nervenkrankheit (Schüttellähmung). Dauernde, fast völlige Aufhebung der Erwerbsfähigkeit. 40 Jahre. Einkommen Fr. 1200. —

Kapitalentschädigung Fr. 10,000. —

28. Bauernknecht Juget (XVII. 40). Amputation des linken Fusses. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um die Hälfte. 56 Jahr. Einkommen Fr. 1000. — Konkurrierendes Mitverschulden.

Kapitalentschädigung Fr. 3000. —

29. Heizer Lehmann (XVIII. 46). Leistenbruch und gewisse, wenn auch nicht erhebliche Minderung der Erwerbsfähigkeit, welche durch verschiedene andere, mit dem Unfall nicht zusammenhängende Infirmitäten ohnedies geschwächt ist. 35 Jahre. Einkommen Fr. 2380. —

Kapitalentschädigung Fr. 1500. —

30. Kondukteur Leu (XVIII. 47). Fussamputation und verschiedene erhebliche, mit der Verletzung im kausalen Zusammenhang stehende Leiden. Dauernde gänzliche Aufhebung der Erwerbsfähigkeit. 31 Jahre. Einkommen Fr. 1740. —

Kapitalentschädigung Fr. 15,000. —

31. Bremser Herger (XVIII. 49). Amputation des rechten Armes, Verletzungen am linken Fuss (deren Folgen genauer nicht nachgewiesen sind). Einbusse von $\frac{2}{3}$ der Erwerbsfähigkeit. 30 Jahre. Einkommen Fr. 1350. —

Kapitalentschädigung Fr. 12,000. —

32. Manövrist Mutti (XVIII. 50). Amputation des linken Beines am Oberschenkel. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um die Hälfte. 19 Jahre. Jahresverdienst circa Fr. 1100. —

Kapitalentschädigung Fr. 10,000. —

33. Kondukteur Truninger (XVIII. 51). Verlust eines Auges. Reduktion der Erwerbsfähigkeit um 1/3. 28 Jahre. Einkommen Fr. 1400. —

Kapitalentschädigung Fr. 7500. —

34. Bahnarbeiter Konrad (XVIII. 52). Traumatische Verletzung. Einbusse von 1/5 der Erwerbsfähigkeit 33 Jahre. Einkommen Fr. 1080. —

Kapitalentschädigung Fr. 3900. — (inbegriffen Entschädigung für längere vorübergehende Arbeitsunfähigkeit).

35. Bahnarbeiter Fricker (XVII. 125). Verlust beider Beine. Gänzliche Aufhebung der Erwerbsfähigkeit. 19 Jahre. Einkommen Fr. 930. —. Rente von Fr. 1130. — (incl. Fr. 200. — für jährliche Wartekosten).

Kapitalentschädigung von Fr. 3000. — auf Grund von Art. 7.

36. Handlanger Aliverti (XVIII. 126). Verlust beider Hände. Aufhebung der Erwerbsfähigkeit 42 Jahre. Jährlicher Erwerbsausfall incl. Kosten für Pflege und künstliche Glieder „jedenfalls nicht wesentlich höher als Fr. 1000. —“

Kapitalentschädigung Fr. 16,000. —

37. Taglöhner Wey (XIX. 36). Amputation des rechten Unterschenkels. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um 75 % (besondere Verhältnisse: Alter, mangelhafte Intelligenz, Schwerhörigkeit, bisheriger Beruf). 51 Jahre. Jahresverdienst circa Fr. 650. —.

Rente von Fr. 400. —

38. Heizer Urech (XIX. 85). Schädelverletzung, Erwerbsfähigkeit ganz bedeutend beschränkt, kann jederzeit auf Null herabsinken. Alter? — Konkurrierendes Mitverschulden (ein leichtes auf Seiten des Verletzten).

Rente von Fr. 1000. — (gleich $^2/_3$—$^3/_4$ des Einkommens).

39. Flora Hirt (XIX. 126). Unverheiratet. Beruf? Eine Reihe schwerer Verletzungen. Reduktion der Erwerbsfähigkeit von Fr. 750. — auf Fr. 350. — 19 Jahre.
    Rente von Fr. 350. —
    Kapitalentschädigung von Fr. 12,000. — auf Grund von Art. 7.
40. Kaufmann Frey (XIX. 127). Traumatische Verletzungen. Verminderung der Erwerbsfähigkeit um $^1/_3$. 51 Jahre. Durchschnittseinkommen Fr. 8000. —
    Rente von Fr. 2500. —
41. Metzgermeister Häring (XIX. 130). Traumatische Verletzungen. Verdienstausfall von Fr. 7000. — bei einem Jahreseinkommen von durchschnittlich Fr. 10,000. —. 46 Jahre.
    Kapitalentschädigung Fr. 78,500. —
42. Streckenwärter Stammbach (XX. 80). Verkürzung des rechten Beines um $4^1/_2$ Centimeter infolge Bruchs des Oberschenkels, mit Dislokation des untern Bruchstücks. Minderung der Erwerbsfähigkeit um etwas weniger als 50 %. 27 Jahre. Einkommen Fr. 120. — Konkurrierendes Mitverschulden.
    Kapitalentschädigung Fr. 3500. —

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Allgemeines	5
Artikel 1	6
Artikel 2	12
Betrieb	13
Tötung oder Verletzung	19
Höhere Gewalt	21
Versehen und Vergehen Dritter	23
Selbstverschulden	25
Artikel 3	36
Artikel 4	38
Artikel 5	39
Alinea 2	39
Alinea 3	43
Artikel 6	47
Artikel 7	49
Artikel 8	55
Artikel 9	56
Artikel 10	56
Artikel 11	57
Artikel 12	60
Artikel 13	61
Artikel 14	61
Ziffermässsige Zusammenstellung der geleisteten Entschädigungen	62
I. Tötungen	62
II. Verletzungen	66